Nora Libertun de Duren
Editora

2021

LAS CIUDADES COMO ESPACIOS DE OPORTUNIDADES PARA TODOS: CÓMO CONSTRUIR

ESPACIOS PÚBLICOS PARA PERSONAS

CoN DiScApAcIdAd, niños, Y MAYORES.

BID

Catalogación en la fuente proporcionada por la

Biblioteca Felipe Herrera

del Banco Interamericano de Desarrollo

Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores. / editora, Nora Libertun de Duren.

p. cm. — (IDB Monograph ; 859)

Incluye referencias bibliográficas.

1. City planning-Social aspects-Latin America. 2. Public spaces-Barrier-free design-Latin America. 3. People with disabilities-Latin America. 4. Urban elderly-Latin America. 5. City children-Latin America. I. Libertun de Duren, Nora, editor. II. Inter-American Development Bank. Housing and Urban Development Division. III. Series.

IDB-MG-859

Copyright © 2021 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

RESUMEN

No es necesario justificar la construcción de ciudades que beneficien a todos sus usuarios. Construir ciudades teniendo en cuenta sólo las necesidades de una parte de sus residentes es lo que necesita justificación. Y, sin embargo, nos hemos acostumbrado a las ciudades donde los espacios públicos y los servicios están pensados, diseñados y construidos ignorando las necesidades de personas con discapacidad, de niños pequeños y sus cuidadores, y de ancianos, limitando así su acceso. En este contexto, esta monografía tiene como objetivo promover prácticas de planificación urbana que puedan contribuir eficazmente a permitir a las personas con discapacidad, los niños y los ancianos el acceso a las oportunidades de trabajo, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades. Es decir, accesos y sistemas diseñados con el propósito de facilitar el acceso de todas las personas a los parques, espacios públicos, sistemas de transporte, y permitirles participar activamente en la vida cívica independientemente de su nivel de habilidad. A tal efecto, esta monografía se estructura en dos partes. La primera parte proporciona un contexto sobre la evolución del estudio de las personas con discapacidad, específicamente, desde la perspectiva de las ciudades de ALC. La segunda parte es un conglomerado de estudios de caso sobre ciudades que han construido espacios y sistemas de tránsito que ayudan a eliminar las barreras que las personas con discapacidades, ancianos y los niños pequeños tienen que sortear en las ciudades.

Códigos JEL: J16, O18, J12, J14, J15, J17, J24, J70, N7, N35, N36, R42, O35.

Palabras clave: Mujeres, Niños, Desarrollo Urbano, Inclusión Social, Planificación Urbana, Género, Acceso a Tecnología, Transporte Público, Transporte Urbano, Personas con Discapacidad, Niños y Jóvenes, Ancianos, Parques Urbanos, Ciudad Inclusiva, Espacios Públicos, Niños con Discapacidad, Mujeres Urbanas, Diseño Urbano, Diseño Universal, Ciudades.

Autores:

LIBERTUN DE DUREN, NORA
SALAZAR, JUAN PABLO
DURYEA, SUZANNE
MASTELLARO, CATARINA
FREEMAN, LANCE
PEDRAZA, LAURAMARIA
RODRIGUEZ PORCEL, MANUEL
SANDOVAL, DIANA
AGUERRE, JOSE AGUSTIN
ANGIUS, CAROLYN
ARIZA, MARIA CAMILA
ARTIEDA, LUIS
BONILLA, JUAN PABLO
CABROL, MARCELO
GUERRA, VANESSA
LA FORGE, GORDON
CHACÓN MARTÍNEZ, KATHERINE
MITCHELL, ANN
PINEDA, VICTOR
PINZON-CAICEDO, MARIANA
POITIER, FEDERICO

Editora: **LIBERTUN DE DUREN**, NORA

Diseño Gráfico: MON ZAMORA DESIGN LAB

¿Tienen las personas, independientemente de su identidad, acceso igualitario a los servicios y espacios públicos y a los beneficios económicos, sociales y culturales de vivir en ciudades?

AGRADECIMIENTOS

Este estudio forma parte de una iniciativa institucional de carácter prioritario del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), titulado "Ciudades inclusivas" y dirigido por Nora Libertun de Duren. Esta iniciativa está liderada por la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del BID (HUD) con el apoyo del Sector de Conocimiento, Innovación y Comunicación (KIC). Este libro no hubiera sido posible sin el apoyo y las generosas contribuciones de los municipios, empresas privadas, instituciones públicas, organizaciones de la sociedad civil y los ciudadanos que han participado en la confección de este libro. Agradecemos también a todos los que han participado en el proceso para realizar esta publicación. Nos gustaría brindar un agradecimiento especial a Suzanne Duryea y Juan Pablo Salazar por su apoyo técnico y retroalimentación constructiva. Además, un agradecimiento especial a Juan Pablo Bonilla, Tatiana Gallego Lizón, María Caridad Araujo, Lorena Rodríguez Bu y Luis Manuel Espinosa por apoyar esta iniciativa.

ÍNDICE

11 → Autores

INTRO

18 → Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores.

32 → Ciudades inclusivas: espacios urbanos para la vida.

36 → La discapacidad no es una rareza, es un color básico en la paleta de la diversidad humana.

38 → El futuro de nuestras ciudades al alcance de todos.

TEORÍA

44 → Un marco histórico para pensar en los derechos de las personas con discapacidad.

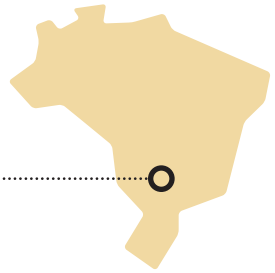
64 → ¿Por qué las personas con discapacidad tienen que adaptarse a los entornos, en vez de los entornos adaptarse a las personas con discapacidad?

70 → Ciudades inclusivas y accesibles.

106 → Identidades plurales y el espacio público

ESTUDIOS DE CASO

124 → Construir una ciudad inclusiva a través del juego: espacios públicos y parques recreativos inclusivos

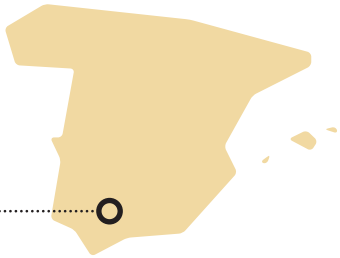


CAMPINAS, BRASIL

TEL AVIV, ISRAEL

154 → Municipalidad adopta programa de desarrollo de infancia temprana, alcanzando poblaciones marginadas

176 → Creación de espacios para adultos con movilidad reducida: gobernanza participativa, inclusión social y planificación pública.



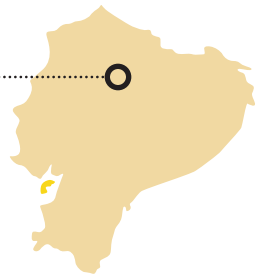
MÁLAGA, ESPAÑA

BOGOTÁ, COLOMBIA

194 → Programa de centro de día.

208 → Rol del Parque de Tandana y Guápulo en la transición de Quito hacia una ciudad más inclusiva

236 → Tecnologías y aplicaciones móviles que promueven la inclusión.

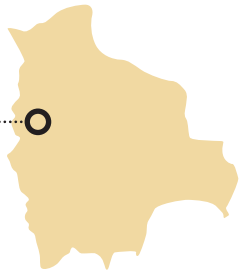


QUITO, ECUADOR

CURITIBA Y UBERLANDIA, BRASIL

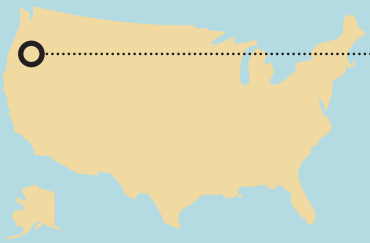
248 → Acceso al transporte.

274 → La ciudadanía como motor de accesibilidad e inclusión: sistema de transporte público de La Paz.

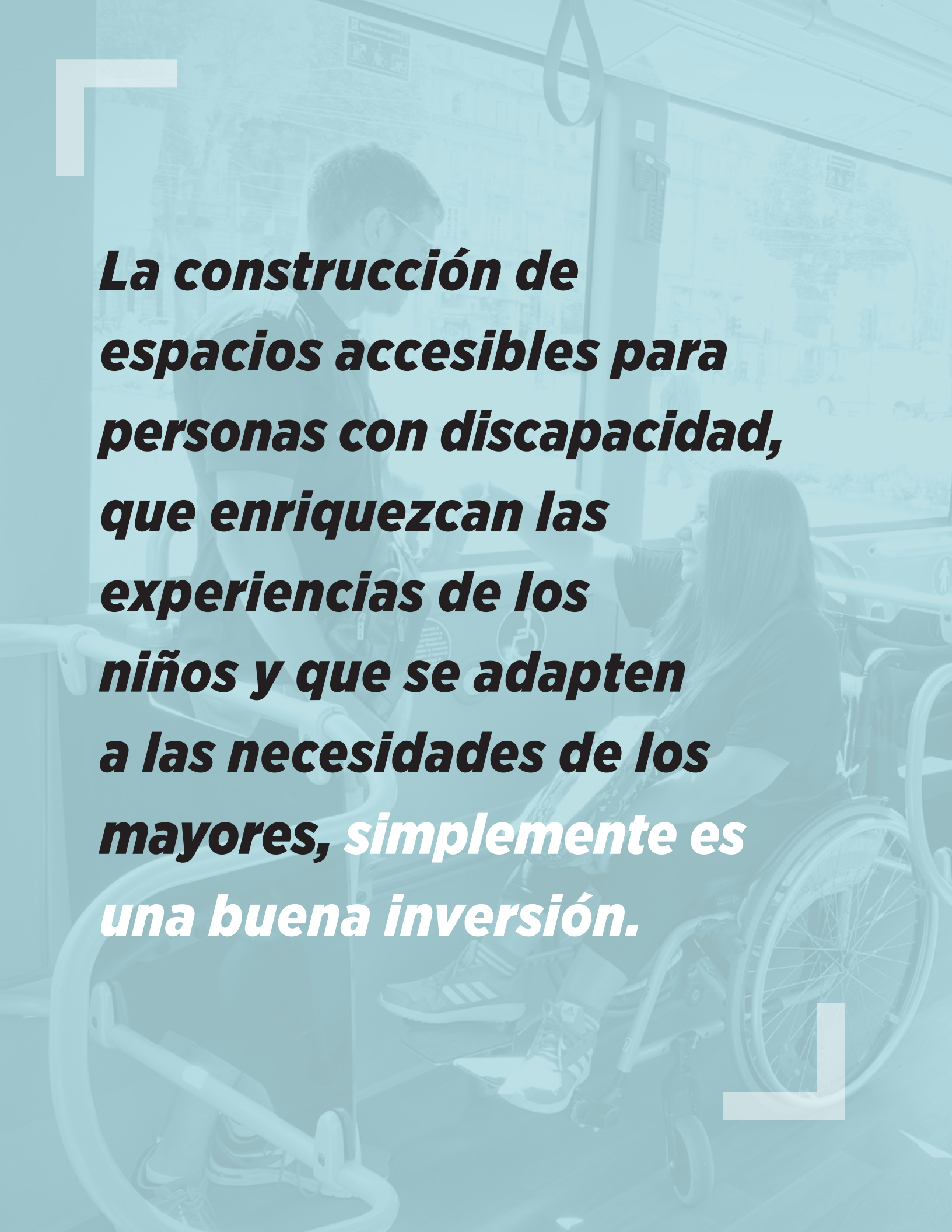


LA PAZ, BOLIVIA

PORTLAND, EEUU



290 → Un paisaje urbano accesible: "The Portland Transit Mall"



La construcción de espacios accesibles para personas con discapacidad, que enriquezcan las experiencias de los niños y que se adapten a las necesidades de los mayores, simplemente es una buena inversión.

AGUERRE, JOSÉ AGUSTÍN

José Agustín es el gerente del Sector de Infraestructura y Energía del BID. Previamente, ejerció como gerente del Departamento de País para Haití, así como gerente interino del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente y como jefe de la División de Transporte. Antes de trabajar en el BID, Aguerre trabajó tanto en el sector público como en el privado de su país natal, donde fue presidente de la Administración Nacional de Puertos, subsecretario de Estado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, director de la Agencia Nacional para la Seguridad Vial, y presidente del Instituto de Planificación de Transporte e Infraestructura. Aguerre se graduó en ingeniería civil en la Universidad de la República de Uruguay y obtuvo una maestría con honores en gestión de construcción en la Universidad de Reading, Inglaterra.

ANGIUS, CAROLYN

Carolyn es una urbanista y diseñadora residente en Los Ángeles, California. Carolyn se incorporó recientemente a la Iniciativa de Diseño Kounkuey (KDI), en la que trabaja sobre todo en proyectos de planificación y diseño participativos. Antes de vincularse a KDI, Carolyn se dedicó a la investigación y elaboración de estudios de caso sobre planificación y diseño urbano con inclusión de género en Mumbai, Ciudad de México, Nagareyama (Japón), Viena y Ciudad del Cabo, en calidad de becaria itinerante Druker 2019 de la Escuela de Posgrado en Diseño de la Universidad de Harvard. Previamente se había desempeñado como planificadora asociada en la Oficina de Planificación e Investigación de California. Carolyn tiene una licenciatura en Humanidades del Scripps College y una maestría en Planificación Urbana de la Escuela de Posgrado en Diseño de la Universidad de Harvard.

ARIZA, MARIA CAMILA

María Camila ha trabajado durante los últimos 10 años en el BID. Durante el periodo 2014 - 2019 fue parte de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano como miembro del equipo de gestión de La Red de Ciudades y en el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles ICES. Anteriormente, trabajó en la Organización de los Estados Americanos (OEA) y en el Departamento Nacional de Planeación (DNP) de Colombia. María Camila es economista de la Universidad de Los Andes, tiene una Maestría en Gerencia Sostenible de la Escuela de Negocios de American University y una Maestría en Igualdad y Equidad en el Desarrollo de la UVIC - Universidad Central de Cataluña.

ARTIEDA, LUIS

Luis encabeza la promoción de World Enabled, que ha influido en las declaraciones finales de importantes conferencias internacionales, como el noveno Foro Urbano Mundial y el Foro de Ministros de Desarrollo Urbano de América Latina. Su trabajo contibuyó a hacer posible la creación de la campaña mundial Ciudades para Todos. Antes de incorporarse a World Enabled, Luis había trabajado para el BID en Ciudad de Panamá como becario de Monitoreo y Evaluación de Programas, y para los laboratorios HRL como investigador estratégico. Luis se graduó en la Escuela Luskin de Asuntos Públicos de la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA) con una maestría en Planificación Urbana Regional especializada en desarrollo económico comunitario; también tiene una maestría en Estudios Latinoamericanos y una licenciatura en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales de la UCLA.

BONILLA, JUAN PABLO

Juan Pablo es el Gerente del Sector de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible del BID. Anteriormente, fue Asesor Jefe de la Vicepresidente Ejecutiva del BID. Antes de vincularse al BID, el Dr. Bonilla trabajó como miembro de la Junta Directiva del Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) ante las Naciones Unidas. En Colombia, el Dr. Bonilla trabajó como asesor principal del Vicepresidente de Colombia, como Viceministro de Medio Ambiente y Ministro encargado de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. El Dr. Bonilla obtuvo una licenciatura en Ingeniería Civil de la Universidad Javeriana de Bogotá, Colombia, tiene una maestría en Gestión de Ingeniería y Sistemas de Ingeniería y un doctorado en Gestión Ambiental y Energética de la Universidad George Washington.

CABROL, MARCELO

Marcelo es gerente del Sector Social del BID. Bajo su dirección, el sector apoya a los países a encontrar soluciones de política pública para reducir la pobreza y mejorar los servicios de educación, trabajo, protección social y salud que los ciudadanos reciben. Todo bajo la premisa de impulsar una región más productiva con igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y con una mayor inclusión de las poblaciones más vulnerables. Antes de su nombramiento ejerció como gerente de Relaciones Externas del BID, Jefe de la División de Educación del BID y como asesor principal de la Vicepresidencia Ejecutiva del BID. Cabrol tiene una licenciatura en economía y ciencias políticas de la Universidad del Salvador en Buenos Aires y una maestría en políticas públicas de la Universidad de Georgetown. Además, completó estudios de doctorado en gobierno y políticas públicas (ABD) en Georgetown.

DURYEA, SUZANNE

Suzanne es economista principal de la División de Género y Diversidad del BID, coordina la agenda estratégica del Banco en materia de inclusión de la discapacidad en la región, desarrollando una cartera de operaciones con una sólida base analítica. Suzanne ha representado al BID en foros internacionales y ha publicado artículos en numerosas revistas de prestigio, como Journal of Economics, Race, and Policy, American Economic Journal y Prevention Science. Su trabajo ha sido publicado en The Economist, El País y The Washington Post. La Sra. Duryea tiene un doctorado en Economía de la Universidad de Michigan y ha formado parte del Comité Ejecutivo de la Asociación de Economía de América Latina y el Caribe (LACEA).

FREEMAN, LANCE

Lance es profesor en el programa de Planificación Urbana y director del programa de doctorado en Planificación Urbana de la Universidad de Columbia, en la Ciudad de Nueva York. También es editor de la revista City & Community. Su trabajo de investigación se centra en la vivienda asequible, la gentrificación, la estratificación étnica y racial en el mercado de la vivienda y la relación entre el entorno construido y el bienestar. El Dr. Freeman ha publicado varios artículos en revistas arbitradas sobre temas relacionados con los cambios en los barrios, la pobreza urbana, la política de vivienda, la expansión urbana, la relación entre el entorno construido y la salud pública y la segregación residencial. Además, es el autor del libro There Goes the Hood: Views of Gentrification from the Ground Up, editado por Temple University Press, y de A Haven and a Hell: The Ghetto in Black America, editado por Columbia University Press. El Dr. Freeman tiene una maestría y un doctorado en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill.

GUERRA, VANESSA

Vanessa es investigadora en estudios urbanos de la Facultad de Arquitectura y Estudios Urbanos de Virginia Tech. Ha realizado consultorías para el BID y el Banco Mundial, y es miembro de la junta directiva de la Asociación de Estudios Regionales (RSA). Tiene experiencia en informalidad urbana, justicia espacial, infraestructura sostenible, ciudades resilientes, coproducción en zonas urbanas, pensamiento de diseño y urbanismo cognitivo. Ha presentado su trabajo en conferencias en los Estados Unidos, el Reino Unido y América del Sur, incluyendo un evento de TEDx en Quito, Ecuador. Vanessa obtuvo un doctorado en Diseño y Planificación Ambiental de Virginia Tech (Estados Unidos), una maestría en Planificación Urbana de la Universidad de Melbourne (Australia), y una licenciatura en Arquitectura de la Universidad USFQ de Quito.

LA FORGE, GORDON

Gordon es escritor y analista de asuntos globales. Recientemente trabajó para Predata, una firma de análisis predictivo especializada en riesgo geopolítico. Anteriormente trabajó en la Misión de las Naciones Unidas ante la OTAN. Ha llevado a cabo investigaciones en Brasil, Ghana, República Checa e Indonesia, donde fue becario Fulbright y realizó la cobertura periodística de asuntos de política y corrupción. Tiene una maestría de la Escuela de Asuntos Públicos e Internacionales Woodrow Wilson de la Universidad de Princeton y una licenciatura en Literatura de la Universidad de Colorado en Boulder.

LIBERTUN DE DUREN, NORA

Nora es Especialista Sénior del Sector de Desarrollo Urbano y Vivienda del BID. Anteriormente, fue Directora de Planificación Urbana de la Ciudad de Nueva York y docente en la Universidad de Columbia, el MIT y la Universidad de Harvard. Su trabajo analítico se centra en la sostenibilidad urbana, las políticas de vivienda y el espacio público en las ciudades latinoamericanas. Sus artículos han sido publicados en numerosas revistas académicas. Además, Nora ha ejercido como editora del Journal of Planning del MIT y es coautora del libro Cities & Sovereignty. Tiene un doctorado en Planificación Urbana del MIT, una maestría en Diseño Urbano de la Universidad de Harvard y una maestría en Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires.

CHACÓN MARTÍNEZ, KATHERINE

Katherine asesora a diferentes públicos de interés en diseño universal para entornos construidos. Ha colaborado con organismos multilaterales como el Banco Mundial, ONU-Hábitat y el BID, además de gobiernos locales, en la elaboración de políticas urbanas regionales, entre ellas la Agenda Urbana de Bolivia. Katherine formó parte del equipo técnico que creó la Metodología ecuatoriana para el desarrollo de planes de accesibilidad universal, galardonada con el premio Zero Project (Fundación Diseño para Todos), y coordinó la sección de transporte inclusivo del Plan Nacional de Movilidad Urbana de Ecuador. Katherine tiene una maestría en Planificación Urbana y Territorial con Especialización en Estudios Urbanos de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y actualmente es candidata a un doctorado en Regeneración Urbana y Sostenibilidad de la misma universidad.

MASTELLARO, CATARINA

Catarina ha trabajado para el BID como consultora sobre la integración de la perspectiva de género en operaciones de vivienda y desarrollo urbano, así como para diferentes organismos de las Naciones Unidas con sede en Kenia y Suiza, apoyando la ejecución de proyectos de saneamiento y mejora de barrios marginales con perspectiva de género en países de África Oriental y Occidental. En Brasil, se desempeñó como asesora de cooperación internacional para el gobierno del estado de São Paulo. Catarina obtuvo una maestría en Estudios de Desarrollo del Graduate Institute de Suiza y una licenciatura en Relaciones Internacionales de la Universidad de São Paulo, Brasil.

MITCHELL, ANN

Ann es profesora de Desarrollo Social en el Departamento de Economía de la Universidad Católica Argentina, en Buenos Aires. Sus investigaciones se centran en diversos temas sociales, como la concentración territorial de la pobreza y la exclusión social, la medición de la pobreza multidimensional, la educación, la evaluación de impacto y la sociedad civil. Entre sus proyectos de investigación recientes se destaca una evaluación del impacto del programa de viviendas de emergencia de TECHO-Argentina, una investigación cualitativa sobre el abandono escolar de jóvenes que viven en asentamientos informales y un estudio sobre organizaciones de la sociedad civil en los asentamientos informales de la Ciudad de Buenos Aires. Ha publicado numerosos capítulos de libros y artículos en revistas de prestigio, ha trabajado como consultora para el Banco Mundial y la Organización Internacional para las Migraciones, y también ha participado activamente en organizaciones de la sociedad civil; por ejemplo, ha trabajado para el Banco de Alimentos de Buenos Aires desde su creación en 2001 y fue su vicepresidenta en el período 2014-2017. Ann tiene un doctorado en Economía de la Universidad de Maryland.

PEDRAZA, LAURAMARIA

Lauramaría trabaja en la División de Transporte del BID, apoyando la estructuración de directrices estratégicas para la ejecución e investigación en proyectos de transporte. Así mismo, apoya el diálogo y acciones en la Región para la prestación de servicios de transporte más inclusivos y seguros. Previamente, Lauramaría estuvo vinculada al Departamento de Planeación Urbana en Austin, Texas en el desarrollo de planes maestros de movilidad y como investigadora en la Universidad de los Andes en el desarrollo de temas de transporte urbano, planificación territorial y diseño urbano. Lauramaría es Arquitecta de la Universidad de los Andes con maestría en Arquitectura de la misma institución y maestría en Planeación Urbana de la Universidad de Texas, Austin.

PINEDA, VICTOR

Víctor es un emprendedor de proyectos de impacto social en serie, un experto en derechos humanos reconocido a nivel mundial y un destacado académico de las ciudades inteligentes inclusivas y accesibles. Es Presidente y fundador de la Fundación Pineda/World Enabled. Victoria contribuido a la redacción de marcos regulatorios locales y nacionales, como la Estrategia de Dubái sobre la Discapacidad, y ha ayudado a negociar acuerdos internacionales, incluyendo la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Dirige el Laboratorio de Ciudades Inclusivas de UC Berkeley, fundó la Global Network for Disability Inclusive and Accessible Urban Development, GAP-PWD, , y cofundó la iniciativa Smart Cities for All.Victor tiene un doctorado en Planificación Urbana de UCLA y una maestría en Planificación Urbana y Regional, una licenciatura en Economía Política y una licenciatura en Administración de Empresas.

PINZON-CAICEDO, MARIANA

Mariana es Consultora de Economía de la División de Género y Diversidad del BID, donde está especializada en temas relacionados con la inclusión de personas con discapacidad en América Latina y el Caribe. A lo largo de su carrera, Mariana se ha dedicado principalmente a la inclusión social y económica de poblaciones vulnerables en países de bajos y medios ingresos de África, Asia y América Latina. Antes de vincularse al BID, Mariana trabajó en el Banco Mundial, tanto en la sede como en oficinas locales, donde participó en el diseño y la medición del impacto de programas de transferencia de dinero en efectivo y capacitación profesional adaptados a personas pobres. Previamente había trabajado para el BID en Colombia, principalmente en programas de transferencia de dinero en efectivo y desarrollo de la primera infancia, así como para la OIT en la sede de Ginebra, en temas de inclusión financiera de poblaciones vulnerables. Mariana tiene una maestría en Desarrollo de la London School of Economics and Political Science.

POITIER, FEDERICO

Federico es el Director de Asuntos Externos y Alianzas y Asesor del Presidente de World Enabled. Tiene experiencia profesional y educativa en África Meridional, Europa, Asia, América del Norte y Oriente Medio. Federico obtuvo una maestría en Derechos Humanos y Democratización en el Centro Interuniversitario Europeo para los Derechos Humanos y la Democratización, y una licenciatura en Antropología Física y Química en la Universidad de Florida Central.

RODRIGUEZ PORCEL, MANUEL

Manuel es especialista en Transporte en el Banco Interamericano de Desarrollo. Sus áreas de especialización son concesiones, gestión y financiamiento de infraestructura, planificación de transporte urbano y logística. Actualmente, lidera el área transversal de Sistemas Inteligentes de Transporte y Diversidad e Inclusión en la División de Transporte del BID. Manuel es ingeniero civil del Institut des Sciences Apliquees de Rennes, Francia, y posee un Máster en Gestión Integrada de Proyectos, un MBA Ejecutivo en Gestión de Proyectos Multilaterales y varias especializaciones en financiamiento de infraestructuras de transporte.

SALAZAR, JUAN PABLO

Juan Pablo es un apasionado activista del Movimiento de los Derechos de las Personas con Discapacidad. Actualmente es consultor de Discapacidad en el BID. Fue Presidente del Consejo Nacional de Discapacidad en 2015 mientras trabajó para la Presidencia de Colombia como asesor, articulando Políticas Públicas Nacionales. Previamente dirigió la Fundación Arcángeles. Fue Presidente del Comité Paralímpico Colombiano y actualmente toma parte de la Junta Directiva del Comité Paralímpico Internacional. Licenciado en Publicidad, participó en programas académicos como: Liderazgo, en la Harvard Business School y Alto Gobierno en la Universidad de Los Andes.

SANDOVAL, DIANA

Diana apoya la División de Transporte del BID en temas de movilidad urbana, transporte, accesibilidad universal y espacio público. Cuenta con experiencia en el desarrollo de planes de movilidad, diseño de señalización, y proyectos de accesibilidad a espacios públicos y sistemas de transporte, entre otros. Diana es Arquitecta Urbanista, y cuenta con una maestría en Diseño y Espacio Público de la Universidad Pompeu Fabra y Magister en Planeamiento Urbano, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la University College London.

LAS CIUDADES COMO ESPACIOS DE OPORTUNIDADES PARA TODOS: CÓMO CONSTRUIR

ESPACIOS PÚBLICOS PARA PERSONAS

CoN DiScApAcIdAd, niños, Y MAYORES.

Nora Libertun de Duren

No es necesario justificar la construcción de ciudades que beneficien a toda la población que la habita. Lo que sí es necesario justificar es la construcción de ciudades que únicamente tienen en cuenta las necesidades de una parte de su población.

Y, sin embargo, nos hemos acostumbrado a espacios y servicios públicos urbanos que han sido planificados, diseñados y construidos pasando por alto las necesidades de las personas con discapacidad, de los niños y niñas pequeños y de quienes los cuidan, y de las personas mayores, lo cual limita la accesibilidad de estos grupos. Es difícil cuantificar de manera exacta cuántas personas están quedando excluidas de los espacios urbanos, sobre todo porque no existen formas adecuadas para medir los cambios en las necesidades de la población. Además, los censos de población de personas con discapacidad son escasos y las definiciones difieren entre países, y en muchos casos cambian con el tiempo (Bickenbach, Posarac, Cieza, et al., 2015).[1]

1. Por ejemplo, hace 20 años, las enfermedades mentales no eran reconocidas oficialmente como causa de discapacidad en muchos países, excepto en los casos de trastornos graves. De manera similar, los trastornos musculoesqueléticos, incluido el dolor lumbar, no se consideraban discapacidades, sino resultado del envejecimiento. En la actualidad, tanto las enfermedades mentales como los trastornos musculoesqueléticos están reconocidos de forma generalizada como las principales causas de discapacidad en edad laboral. Sin embargo, las leyes de seguridad social en muchos países aún limitan la definición de discapacidad a las afecciones físicas y sensoriales (Bickenbach et al., 2015).

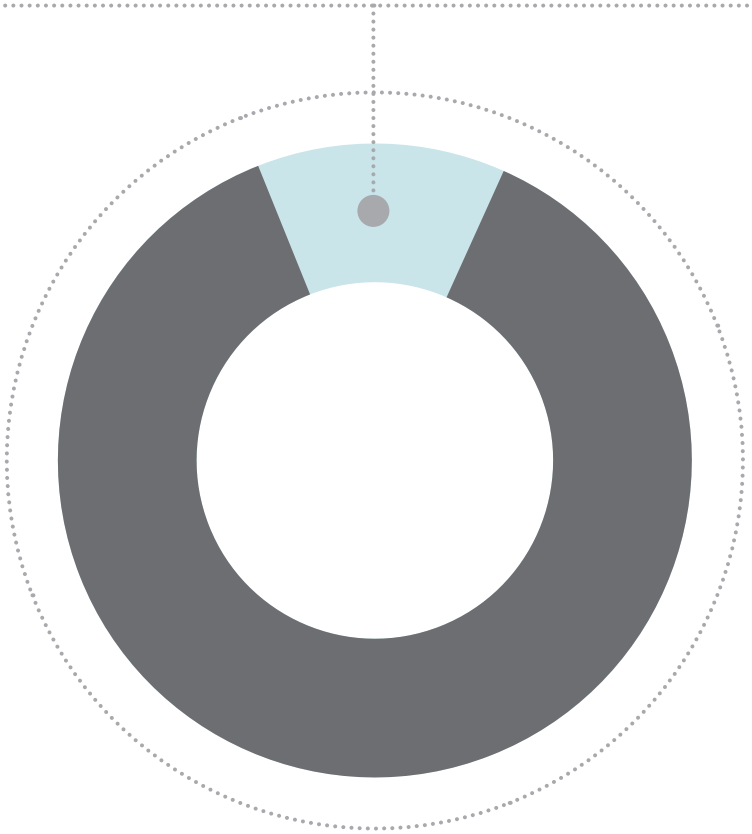
Actualmente, se estima que las personas con discapacidad constituyen alrededor del 13 por ciento de los 654 millones de habitantes de América Latina y el Caribe.

Duryea, Salamanca y Caicedo, 2019

También se estima que el 25 por ciento de los residentes de la región son menores de 15 años y que, para el 2030, el 12 por ciento tendrá más de 65 años (UNDESA, 2019). Además, el 60 por ciento de las mujeres latinoamericanas tienen un hijo menor de 15 años en su hogar y casi la mitad de ellas son madres solteras (Gallup, 2020). Si bien no todas estas categorías son excluyentes, es evidente que la accesibilidad y la inclusión en las ciudades afecta a una proporción considerable de la población.

Aun así, en cualquier lugar de nuestras ciudades encontramos espacios a los que solo se puede acceder subiendo escaleras o caminando por senderos estrechos, sistemas que solo se pueden utilizar leyendo instrucciones escritas, o autobuses y metros a los que no se puede subir con una silla de ruedas o un cochecito, y que dan servicio principalmente a las personas que se desplazan a su lugar de trabajo en centros de empleos formales. Dado que estas prácticas urbanas son omnipresentes, han llegado a definir nuestras expectativas sobre qué necesidades pueden o no pueden satisfacerse en los espacios y sistemas públicos.

Las personas con discapacidad constituyen el 13 por ciento de los 654 millones de habitantes de América Latina y el Caribe.



Es por ello, que a menudo existe cierta reticencia hacia la promoción de ciudades que funcionen para todos, es decir, construidas para que todas las personas puedan acceder físicamente a los espacios públicos y beneficiarse de los servicios, porque se considera como algo poco práctico o injustificado. Con el argumento de que se debe ahorrar costes o que los requisitos de construcción son difíciles de implementar, los municipios ignoran los compromisos legales vigentes de apoyar la accesibilidad universal. La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad es un documento vinculante ratificado por los países de América Latina y el Caribe (ALC). Además, el Marco de las Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores de la Organización Mundial de la Salud, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Nueva Agenda Urbana y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres recogen todos ellos la necesidad de no dejar a nadie fuera y construir ciudades para todos. Además, el Marco Sectorial de Vivienda y Desarrollo Urbano y el Plan de Acción para la Diversidad del Banco Interamericano de Desarrollo exigen sistemas urbanos y espacios públicos más inclusivos. Este trasfondo normativo proporciona un mandato firme para que los municipios configuren un futuro urbano más inclusivo y accesible para todos.

Es importante destacar que la construcción de espacios a los que puedan acceder las personas con discapacidad, que enriquezcan las experiencias de los niños, y que se adapten a las necesidades de los mayores es, además, una buena inversión.

Quizá la visión limitada de la accesibilidad de hoy en día sea resultado de la lógica estrictamente utilitaria que guió los planes urbanísticos de las ciudades industriales del siglo pasado. Las ciudades planificadas para albergar fábricas dedicadas a la producción en masa buscando la eficiencia en el movimiento de trabajadores y mercancías (Hall, 2014) están claramente obsoletas en la actualidad, pues el acceso a las tecnologías de la información y la comunicación son quienes marcan el ritmo de la economía. Facilitando el tránsito a más personas por una ciudad de forma independiente, éstas -y sus cuidadores- podrán participar más fácilmente en el mercado laboral (Duryea et al., 2019). Se estima que los costos asociados con la exclusión de las personas con discapacidad de la fuerza de trabajo en los países de ingresos bajos y medios ocasionan, aproximadamente, pérdidas equivalentes al 7 por ciento del PIB nacional (Naciones Unidas, 2016).

Y, sin embargo, no podemos más que especular sobre la magnitud de los beneficios de una ciudad inclusiva. Para empezar, faltan datos sobre las personas con discapacidad, los niños y niñas y las personas mayores. Estos datos son necesarios para determinar en qué medida las ciudades son inclusivas en relación con el acceso y uso de sus espacios públicos, la movilidad y los servicios urbanos, y para documentar cuáles son las vías de interacción con las instituciones locales de gobierno. Además, se necesitan datos para evaluar los niveles reales de participación en la vida política de las personas con discapacidad. Si no existen datos completos sobre el impacto de las ciudades inclusivas, es porque apenas están comenzando a recopilarse. Finalmente, otros efectos relacionados con el bienestar de todos los residentes son igualmente importantes, aunque más difíciles de cuantificar, como el valor de permitir una mayor interacción social entre generaciones, de promover ciudades que ayuden a trascender los estereotipos y cultivar la empatía, y de los beneficios para la salud mental de interactuar en espacios urbanos diseñados para atraer todos nuestros sentidos, por ejemplo con sonidos, olores y texturas.

En este contexto, este estudio tiene como objetivo promover prácticas de planificación urbana que puedan contribuir de manera efectiva a que las personas con discapacidad, los niños y niñas y las personas mayores accedan a las oportunidades de trabajo, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades.

Es decir, formas y sistemas urbanos diseñados para permitir que las personas accedan a los parques y espacios públicos y los sistemas de transporte y que participen activamente en la vida cívica, independientemente de su nivel de capacidad. A tal efecto, el estudio se organiza en dos partes. La primera parte pone en contexto la evolución del discurso sobre las personas con discapacidad, particularmente desde la perspectiva de las ciudades de ALC. La segunda parte es un compendio de estudios de casos sobre municipios que han construido espacios y sistemas de tránsito que ayudan a eliminar las barreras para las personas con discapacidad, las personas mayores, y los niños y niñas pequeños en las ciudades.

La primera parte contiene cuatro capítulos sobre las personas con discapacidad y las ciudades desde distintos puntos de vista: la historia, las herramientas de planificación urbana, los marcos normativos y el enfoque de las capacidades humanas. **En el capítulo uno,** Lance Freeman y Nora Libertun abordan la larga historia de la lucha para que las personas con discapacidad sean aceptadas e incluidas en la sociedad en general, una condición indispensable para una ciudad inclusiva. En este capítulo se examinan las formas en que se ha visto y concebido a las personas con discapacidad en las Américas en los tiempos modernos. Además, se describe

cómo ha evolucionado nuestra idea de la discapacidad, desde ser percibida como una condicion absoluta y categórica determinada a nivel individual, a concebirse como el resultado de la relación entre un ser humano y su entorno cultural, social y físico. Por consiguiente, el capítulo postula que el diseño y el funcionamiento de los sistemas urbanos, la interacción entre las instituciones y las personas, y la distribución espacial y la programación de los espacios públicos son herramientas esenciales para que todas las personas puedan participar plenamente en la sociedad.

En el capítulo dos, Juan Pablo Salazar amplía este enfoque y reflexiona sobre las principales herramientas de planificación urbana necesarias para diseñar e implementar espacios urbanos verdaderamente accesibles e inclusivos: las adaptaciones razonables y el diseño universal. Una adaptación razonable es un ajuste realizado a posteriori en un entorno determinado para permitir que las personas con discapacidad disfruten del mismo grado de acceso y participación que las demás. El enfoque de diseño universal implica planificar las necesidades de una población diversa desde las fases iniciales del proyecto. Ambos enfoques, así como una combinación de ellos, son necesarios para que las ciudades sean inclusivas.

En el capítulo tres, Víctor Pineda, Luis Artieda, Katherine Chacón y Federico Poitier revisan el marco normativo para hacer que las ciudades sean inclusivas para las personas con discapacidad. Los autores destacan que, cada vez más, la accesibilidad se reconoce como un derecho humano fundamental, ya que es una condición para que las personas mayores y las personas con discapacidad vivan de forma independiente y participen en la sociedad plenamente y en pie de igualdad con las demás. Señalan también que la inclusión de la accesibilidad en el proceso de desarrollo urbano se puede dividir en tres elementos clave: entornos físicos y sistemas de movilidad, vivienda adecuada, e infraestructura de información y digital. Además, ponen de manifiesto la importancia de manejar datos y mediciones rigurosas sobre proyectos urbanos que garanticen el progreso en la agenda de la ciudad inclusiva.

La primera parte concluye con el capítulo cuatro, de Ann Mitchell, que explora la compleja interacción entre las identidades individuales y los espacios públicos. Después de definir la multidimensionalidad del concepto de identidad social, Mitchell explora qué conocimientos adicionales se pueden obtener del enfoque de las capacidades humanas del economista y filósofo ganador del Premio Nobel Amartya Sen (Sen, 1992), que aporta al análisis de la identidad los conceptos clave de libertad y elección, entre otros. En consecuencia, al evaluar el nivel de bienestar humano, los parámetros de medición no deberían estar basados en la cantidad de recursos, sino en las capacidades, es decir, la libertad real que tienen las personas para ser y hacer lo que valoran. El capítulo concluye con una reflexión sobre cómo el reconocimiento de la pluralidad de afiliaciones individuales puede contribuir a fomentar la inclusión social.

Los costes asociados a la exclusión de las personas con discapacidad de la fuerza de trabajo en los países de ingresos bajos y medios ocasionan pérdidas equivalentes al 7 por ciento del PIB nacional.

En la segunda parte se presentan nueve estudios de caso, cada uno de los cuales describe un proyecto destinado a hacer una ciudad más inclusiva. Los casos abarcan iniciativas de gobiernos, organizaciones civiles y entidades privadas; algunos de ellos ponen énfasis en la eliminación de las barreras urbanas que afectan a las personas con discapacidad, mientras que otros tienen como objetivo promover actividades que fomentan la integración social. Los proyectos incluyen acciones en espacios reales y virtuales; en espacios para quedarse y para transitar, y en ciudades de Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos e Israel. Es importante destacar que todos los casos presentados son proyectos reales (no son planes, pautas o expectativas) que se han implementado eficazmente.

Los primeros tres casos se centran en cómo los parques infantiles y las oportunidades de juego en los espacios públicos pueden hacer que las ciudades sean inclusivas para los niños y niñas, las personas mayores y las personas con discapacidad. En el estudio de caso de Campinas, Brasil, Catarina Mastellaro describe cómo los parques infantiles y los juegos inclusivos permiten que los niños y niñas con y sin discapacidades jueguen juntos. La iniciativa de Campinas comenzó a través de una solicitud de representantes de la sociedad civil, en particular, de madres de niños con discapacidad que no tenían acceso a instalaciones públicas donde sus hijos pudieran jugar, lo que más adelante se convirtió en una política municipal para promover una ciudad inclusiva y pacífica que sirva para todos. Las intervenciones descritas revisten interés para otras ciudades, porque no son costosas y pueden replicarse fácilmente, incluso de manera fragmentada. Sin embargo, para que sean eficaces, estos proyectos deben combinarse con la promoción de una cultura que favorezca el respeto y la interacción entre personas de cualquier nivel de capacidad.

Gordon La Forge describe la creación de los llamados "barrios de 15 minutos" en Tel Aviv, Israel. Estos barrios se centran en las necesidades de las familias con niños y niñas pequeños: cada madre o padre debería estar a no más de 15 minutos a pie de la mayoría de los servicios para sus hijos pequeños. Este concepto también está relacionado con las inversiones en aceras, calles, parques, transporte público e instalaciones con servicios que las familias necesitan para que sus bebés y niños pequeños se desarrollen adecuadamente. Los funcionarios municipales procuraron ampliar estos servicios a las personas más necesitadas, entre ellas la población con menos ingresos económicos, las personas solicitantes de asilo y los trabajadores migratorios, así como la minoría árabe de la antigua ciudad de Jaffa. El caso pone de relieve las dificultades de establecer vínculos con familias en situación de vulnerabilidad y la importancia de comprometer recursos adicionales para llegar a los niños y niñas de las comunidades más desfavorecidas.

En el siguiente estudio, referente al caso de Málaga, España, Carolyn Angius explora los desafíos y las oportunidades de prestar servicios a una población que envejece así como algunas de las estrategias que utiliza la ciudad con el objetivo de de aumentar el acceso al ámbito público para las personas mayores y aquellas que tienen movilidad física limitada. Mientras Málaga, dentro de las limitaciones presupuestarias, se esfuerza por satisfacer las necesidades de una creciente población de personas mayores, distintos departamentos municipales han implementado enfoques innovadores de gobernanza, planificación urbana y diseño participativos. Además de diseñar viviendas y parques que se adapten a las necesidades de las personas con movilidad reducida, Málaga ha implementado estructuras de gobernanza participativa, como las "asociaciones de mayores", que empoderan a la población mayor y amplían el alcance de los servicios de la ciudad sin que haya un gasto público adicional significativo.

En el cuarto estudio, sobre el caso de Bogotá, Colombia, María Camila Ariza también muestra cómo las ciudades pueden brindar un mejor servicio a las personas mayores, aunque enfocándose en actividades intergeneracionales y productivas. La autora describe cómo una red de centros comunitarios integrados para personas mayores les brinda la oportunidad de participar en eventos sociales y culturales, a la vez que tienen acceso a servicios médicos y psicológicos básicos. Los centros son además accesibles por medio de autobuses especiales y aceras de diseño universal. Los programas de los centros incluyen actividades en las que personas jóvenes y mayores comparten conocimientos y se brindan apoyo emocional. Además, los centros apoyan la horticultura como forma de conectar a las personas mayores con su cultura rural original, ya que muchas de ellas provienen del campo. Los huertos son también una forma de iniciar actividades empresariales porque proporcionan los ingredientes básicos necesarios para generar productos comestibles y cosméticos. Cabe destacar que a nivel municipal existe un marco institucional que ofrece continuidad en la financiación de los centros.

En el quinto estudio de caso, Vanessa Guerra presenta un enfoque integral de la inclusión social en Quito, Ecuador. En este estudio se explica cómo Tandana, una iniciativa de una organización sin fines de lucro, integra los derechos humanos con los derechos de la naturaleza y los animales. Tandana implementa prácticas sostenibles que incluyen a grupos vulnerables en un espacio público urbano para todas las capacidades. Dicho espacio comprende un restaurante vegano, un centro cultural, huertos urbanos y el parque Mirador de Guápulo. Los ingresos generados por el restaurante permiten a la iniciativa patrocinar varias actividades, como mercados de comercio justo en el parque donde participan vendedores con

discapacidades cognitivas y se ofrecen clases sobre prácticas agroecológicas. Este proyecto pone de relieve la importancia de contar con una visión clara, una sólida organización comunitaria, asociaciones a largo plazo, y un mecanismo financiero que garantice la sostenibilidad a largo plazo.

En el sexto estudio de caso, Mariana Pinzón y Suzanne Duryea exploran el papel que desempeñan las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, tales como las aplicaciones que se pueden descargar en teléfonos móviles, para hacer que las ciudades sean más accesibles para las personas con discapacidad. Las autoras señalan que, si bien las nuevas tecnologías pueden empoderar a las personas con discapacidad dándoles más información sobre accesibilidad en su entorno de vida, la información por sí sola no basta para garantizar la acción colectiva y la capacidad de respuesta de los proveedores de servicios. Por lo tanto, solo se pueden lograr cambios significativos combinando innovaciones tecnológicas con modificaciones en el entorno urbano.

Los últimos cuatro casos se centran en sistemas de tránsito urbano accesibles. Lauramaría Pedraza, Manuel Rodríguez Porcel y Diana Sandoval examinan sistemas de tránsito accesibles en Brasil y Bolivia. En Brasil, se centran en los sistemas de tránsito de las ciudades de Curitiba y Uberlandia. Curitiba está implementando su visión de hacer que todo su sistema de transporte sea completamente accesible para las personas con discapacidad para 2025, lo que incluye toda la flota del sistema Bus Rapid Transit, las aceras y las plataformas. El municipio también inició campañas en las redes sociales para promover actitudes inclusivas entre los residentes de la ciudad. En Uberlandia, el asunto de la inclusión lleva más de 30 años recogido en la normativa municipal. En 2012, la ciudad se convirtió en la primera de Brasil en tener una flota de autobuses totalmente accesible. Desde entonces, Uberlandia ha seguido tratando de brindar accesibilidad a todos los niveles y hoy es uno de los destinos favoritos de los atletas que buscan instalaciones deportivas accesibles para entrenar para competiciones como los Juegos Paralímpicos. En el estudio de caso de La Paz y El Alto, Bolivia, los autores describen un innovador sistema de teleférico que brinda una solución de transporte masivo adaptada a la singular topografía del área. El sistema fue construido de acuerdo con parámetros de diseño inclusivos, y el personal ha sido capacitado para atender las necesidades de todos los usuarios, especialmente de las personas con discapacidad y las personas mayores. Una flota de autobuses complementa el sistema de teleférico y permite a los residentes con movilidad reducida, o que viven en zonas con accesibilidad limitada, conectarse a la red de transporte principal. Sistemáticamente, estos casos muestran que un sistema de tránsito inclusivo aumenta el valor del sistema para toda la población, y que un compromiso a largo plazo y un marco regulatorio sólido son los pilares de estos proyectos.

En el último estudio de caso, Lance Freeman presenta el corredor de transporte de Portland, en los Estados Unidos, diseñado para dar acceso a la mayor cantidad posible de personas. Freeman pone de relieve que un sistema de transporte integrado, a diferencia de los servicios de transporte especial (paratránsito), brinda mejores servicios para todas las personas, con y sin discapacidad. Asimismo, demuestra que es posible desarrollar el paisaje urbano de una manera inclusiva y acogedora para todos mediante la previsión, los mecanismos institucionales adecuados (incluido un proceso de planificación que incorpore regularmente aportes de personas con discapacidad) y los conocimientos técnicos como los que abarcan los principios de diseño universal. Debido a que el corredor fue diseñado para ser el centro del área metropolitana de Portland, es un signo, tanto en sentido literal como figurado, que la accesibilidad para todos es importante. Cada usuario puede adquirir experiencia de primera mano de un entorno verdaderamente accesible y apreciar cómo el entorno construido puede diseñarse para que sea inclusivo con buen gusto y discreción.

La suma de estos ensayos y estudios de caso muestra que muchos municipios están logrando importantes avances, pero que aún queda mucho por hacer para que las ciudades sean realmente inclusivas. La planificación y el diseño urbano deberían, y podrían, eliminar los obstáculos ambientales y así aumentar la independencia de movimiento y el disfrute de los espacios para la mayoría de las personas. En última instancia, las ciudades deben construirse para aumentar la libertad y las capacidades de los individuos brindándoles oportunidades.

REFERENCIAS

Bickenbach, J., A. Posarac, A. Cieza y N. Kostanjsek. 2015. Assessing Disability in Working Age Population. Washington, D.C.: Banco Mundial y Ginebra: OMS.

Duryea, S., JP Salamanca y M. Caicedo. 2019. We The People: Inclusion of People with Disabilities in Latin America and the Caribbean. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

Gallup. 2020. World Poll 2014–2020. Women's Family Status by Region. How Many Worldwide Women Are Single Moms? Washington, D.C.: Gallup. Disponible en: https://news.gallup.com/poll/286433/women-worldwide-single-moms.aspx.

Hall, P. 2014. Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880. Hoboken, New Jersey: Wiley-Blackwell.

Naciones Unidas. 2016. Good Practices of Accessible Urban Development. Nueva York: Naciones Unidas. Disponible en: https://www.un.org/disabilities/documents/desa/good_practices_in_accessible_urban_development_october2016.pdf

Sen, A. K. 1992. Inequality Reexamined. Oxford: Clarendon Press.

UNDESA. 2019. World Population Prospects: The 2019 Revision. Nueva York: Fuente: Organización de las Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población.

El diseño urbano debería eliminar los obstáculos ambientales y así aumentar la independencia de movimiento y el disfrute de los espacios para la mayoría de las personas.

CIUDADES INCLUSIVAS: ESPACIOS URBANOS PARA LA VIDA

Juan Pablo Bonilla

América Latina y el Caribe se ha convertido en una de las regiones más urbanizadas del mundo. Las ciudades son un importante motor de innovación, productividad y crecimiento económico. Asimismo, pueden contribuir significativamente a mejorar los niveles de vida y promover la movilidad social ascendente.

En las ciudades, las interacciones sociales pueden conducir a transformaciones sociales.

Las ciudades son un punto de encuentro que facilita la creación de movimientos sociales, que a su vez buscan hacer efectivos los derechos de los más vulnerables. El diseño urbano afecta la forma en que experimentamos las ciudades e influye directamente en nuestra calidad de vida.

Sin embargo, los beneficios de la urbanización no se distribuyen por igual. Las ciudades de ALC muestran altos niveles de exclusión socioespacial, y los espacios urbanos de la región no están diseñados para adaptarse a las diferentes necesidades de toda la población.

Los menores representan una gran parte de la población pobre en núcleos urbanos de la región: existen hasta 40 millones de niños y niñas de la calle, de los cuales 7 millones son considerados como niños sin hogar. Además, ALC es la región de más rápido envejecimiento del mundo, lo que trae nuevos desafíos relacionados con el crecimiento del número de personas con dependencia funcional, que podría llegar a superar los 27 millones para 2050. Aproximadamente el 13 por ciento de la población regional tiene algún tipo de discapacidad.

A pesar de estas cifras, las personas con discapacidad, los niños y niñas y las personas mayores todavía no son tenidos en cuenta en el diseño de los espacios y sistemas urbanos. En consecuencia, se estima que el 20 por ciento de la población urbana experimenta barreras para su inclusión efectiva en los espacios y sistemas urbanos (Pineda, Artieda, Chacón y Poitier, 2020). Estas barreras pueden ser físicas, cuando limitan la forma en que una persona se mueve de un lugar a otro en una ciudad; económicas, cuando reducen el acceso a las oportunidades de empleo; o sociales, cuando restringen la interacción y la participación en los espacios públicos.

En ALC existen hasta 40 millones de niños y niñas de la calle, de los cuales 7 millones se consideran sin hogar.

La finalidad de este estudio es llamar la atención sobre la importancia de desarrollar espacios y sistemas públicos urbanos que tengan en cuenta las necesidades de todos los residentes a lo largo de su ciclo de vida, con especial énfasis en las necesidades de los niños y niñas, las personas mayores y las personas con discapacidad física y visual.

Para dar respuesta a la exclusión social en nuestras ciudades, debemos diseñar políticas y soluciones que satisfagan las necesidades de todos los habitantes de espacios urbanos.

Para ello, debemos entender cómo la vulnerabilidad social se cruza con la identidad. También debemos entender que todo ciudadano tiene derecho a disfrutar de los espacios públicos y acceder a los servicios urbanos básicos —como el agua, la electricidad y el saneamiento— y a los servicios sociales básicos —como la educación y la salud— sin importar su edad o sus limitaciones físicas.

Las ciudades son espacios geográficos donde confluye la prestación de todo tipo de servicios públicos. Por lo tanto, este estudio es multisectorial por naturaleza. Los estudios de caso destacados abarcan desde iniciativas de transporte urbano inclusivo, hasta ejemplos de uso de tecnología para la inclusión social, y proyectos de planificación urbana en que se diseñan espacios para integrar a niños y niñas con discapacidad.

El estudio también presenta lecciones aprendidas de una amplia variedad de ciudades de todo el mundo: Tel Aviv, en el Oriente Medio; Seattle, en América del Norte; Málaga, en Europa; y Bogotá, Curitiba, Uberlandia, La Paz y Quito en ALC. Estas ciudades han impulsado la inclusión de niños y niñas, personas mayores y personas con diferentes discapacidades en el diseño urbano, aumentando así el acceso a los espacios urbanos.

Las ciudades deben ser accesibles y disfrutables para todos. Esperamos que este estudio brinde a las autoridades municipales, y a quienes están a cargo de la formulación de políticas y la planificación urbana herramientas prácticas para hacer que las ciudades de ALC sean más inclusivas.

LA DISCAPACIDAD NO ES UNA RAREZA, ES UN COLOR BÁSICO EN LA PALETA DE LA DIVERSIDAD HUMANA.

LA DISCAPACIDAD NO ES UNA RAREZA, ES UN COLOR BÁSICO EN LA PALETA DE LA DIVERSIDAD HUMANA.

Marcelo Cabrol

Dejen que comience con una cifra: se calcula que el 13% de la población de ALC tiene algún tipo de discapacidad. Ese 13% son muchas personas, en concreto, más de 80 millones. Si fuera un país, tendría mas población que Colombia, Perú o Argentina. Estamos en una época en la que continuamente se habla de "diseño enfocado en las personas". Y aquí me surge una gran pregunta:

¿De verdad podemos hacer diseño enfocado en las personas sin incluir a una parte tan importante de la población?

Una ciudad es para todos sus habitantes. No debería haber personas que no la puedan disfrutar de la misma manera que el resto. Una ciudad somos todos, y bajo ese principio debemos diseñar nuestros proyectos, sin importar ciudad, país o sector. La accesibilidad no es un "favor", es un derecho y la tenemos que tratar como tal.

La Convención de la ONU para las personas con discapacidad nos provee de un marco normativo con el cual empezar a trabajar, pero, sobre todo, nos ofrece un cambio de mentalidad. Hasta ahora, tener una deficiencia física, sensorial o mental era equivalente a tener una discapacidad. La Convención cambia esa visión. Lo que crea una discapacidad no es la deficiencia, sino las barreras que rodean a las personas con esas deficiencias. Sitúa la discapacidad fuera de las personas y la ubica en las barreras que les impiden llevar una vida normal.

Ahora es la sociedad en general y los gobiernos en particular los que deben eliminar esas barreras.

Tradicionalmente solo pensamos en barreras físicas, pero en realidad son muchas más. "Estereotipos", "prejuicios" y "discriminación", son términos demasiado repetidos por los afectados. Debemos invertir en destruir barreras, todo tipo de barreras: de actitud, de comunicación, físicas, políticas, programáticas, sociales y de transporte, entre muchas otras.

Esto nos obliga a trabajar de una forma diferente. Necesitamos incorporar todos esos puntos de vista al diseño de nuestros proyectos. Cambia también nuestra forma de medir la calidad. Un proyecto no puede ser aceptable sin incorporar todos estos ángulos. Para eso necesitamos equipos diversos, incluir tanto expertos como usuarios, con la experiencia necesaria y un punto de vista diferente al tradicional.

Trabajar en discapacidad nos permite afrontar el gran reto de la región: la desigualdad.

Incluso después de años de aumento del gasto social, seguimos siendo la región más desigual del planeta. La desigualdad y la discapacidad comparten una característica: se ensañan con las mismas personas.

Hay más mujeres que hombres viviendo con una discapacidad. Su mayor expectativa de vida tiene un efecto directo. Además, las mujeres conforman el grupo que ha tenido salarios más bajos y por tanto menos pensiones. También los pueblos indígenas tienen una mayor prevalencia de discapacidad, al igual que las personas de bajos ingresos.

Es un circulo vicioso, donde las personas pobres tienen mayor riesgo de discapacidad y las personas con discapacidad tienen mas probabilidades de ser pobres. Viven en zonas donde las infraestructuras y los servicios son menos accesibles y tienen menos recursos para equipos, tecnología, o asistencia que les permitan reducir las barreras.

Para las personas con discapacidad, las vías para escapar de la pobreza se reducen. La educación de calidad, los trabajos decentes y muchos servicios públicos están fuera de su alcance por barreras de actitud y del entorno. Además, se enfrentan a altos costos de tratamiento y asistencia, y su impacto sobre los ingresos familiares puede llegar a ser catastrófico.

Los grupos más vulnerables de la sociedad -los ancianos, las mujeres, los pueblos indígenas y los pobres-, que ya son algunos de los segmentos más excluidos de la población, también son las poblaciones con la mayor proporción de personas con una discapacidad. En muchos sentidos, su exclusión se magnifica al vivir con una discapacidad.

Nuestro trabajo sobre discapacidad es estratégico porque tiene un impacto directo, eficiente y efectivo en nuestra misión como institución: mejorar la calidad de vida en ALC. Pero, además, porque este gran segmento de la población incluye a nuestras madres, hermanos, amigos, vecinos y a nosotros mismos, si no ahora, en el futuro.

La discapacidad no es una rareza, es un color básico en la paleta de la diversidad humana.

Entrada
Sentido > Terminal Boqueirão

EL FUTURO DE NUESTRAS CIUDADES AL ALCANCE DE TODOS

Agustín Aguerre

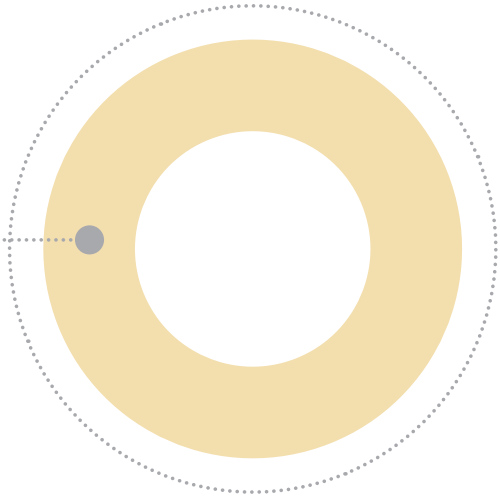
La historia de Marlene hizo titulares en noviembre del 2019 en los noticieros de Curitiba.

Marlene tuvo problemas para acceder a un autobús con su hija de nueve años, quien tiene que utilizar una silla de ruedas para desplazarse, ya que la rampa de acceso del autobús no funcionaba. La niña dependía de ese viaje en autobús para asistir a una cita médica por la que tuvo que esperar mucho tiempo.

Lo que en Curitiba -una ciudad en la que el 96% de la flota de transporte público es accesible por personas con discapacidad-, hace noticia, desgraciadamente se diluye entre el resto de dificultades que forman parte de la realidad diaria de miles de personas en la mayoría de las ciudades de ALC.

Esta urbe brasileña, famosa por ser pionera en la implementación del sistema de transporte rápido urbano, mejor conocido como BRT, se ha acostumbrado a que las personas como Marlene puedan acceder a una mejor calidad de vida al poder desplazarse libremente por la ciudad.

Otras ciudades de la región también han hecho avances importantes. La Paz, por ejemplo, con el sistema de teleférico más grande del mundo, ha abierto oportunidades para decenas de paceños. Uberlandia, en el estado brasileño de Minas Gerais, ha logrado desde el 2012 que el 100% de la flota de autobuses públicos sea accesible.



Uberlandia ha logrado desde el 2012 que el 100% de la flota de autobuses públicos sea accesible.

Sin embargo, estos ejemplos regionales son la excepción y no la norma. En efecto, para la gran mayoría de los 85 millones de personas con algún tipo de discapacidad en nuestra región (OMS 2011), las actividades más cotidianas pueden representar una carrera de obstáculos.

Por ejemplo, la ubicación indebida de infraestructuras energéticas en el espacio público, como los postes de luz que obstruyen las aceras, puede convertirse en una barrera para las personas con discapacidad (PcD) con movilidad limitada.

En saneamiento, cuando la infraestructura está diseñada sin tomar en consideración las necesidades de las PcD, los inodoros o letrinas con escalones (o elevados sobre el suelo) son inaccesibles para personas con discapacidades físicas. En particular, las letrinas son a menudo demasiado pequeñas para permitir que las personas en silla de ruedas o muletas entren y cierren la puerta, elemento clave para su privacidad. Los suelos de madera, baldosas u otros materiales pueden ser demasiado resbaladizos, lo cual implica que millones de personas con deficiencias físicas terminen gateando –aun cuando el suelo está sucio– para llegar al excusado (IWA Publishing, 2011).

Para esta publicación nos pusimos el desafío de vivir las experiencias diarias de personas con discapacidad sensorial, física y cognitiva. Asimismo, exploramos cuáles son las necesidades para adultos mayores y mujeres embarazadas, o con bebés, para poder ir de un sitio a otro de manera segura y cómoda. Quisimos identificar lo que realmente beneficia a las personas con discapacidad, garantizando el cumplimiento de sus derechos, así como el acceso a las oportunidades que ofrece la vida urbana.

En ALC, las PcD equivalen a un 13 % de la población (CEPAL 2014) (superior a las poblaciones de Colombia y Ecuador juntas). Un alto porcentaje de estas personas no tiene acceso a servicios públicos como transporte, agua o energía. A esto debemos sumar que los grupos más vulnerables desde el punto de vista económico y social tienen una proporción superior de PcD que el resto de la población, lo que conlleva a mayores restricciones en su autonomía como resultado de la falta de atención oportuna y acceso a los servicios pertinentes. Se trata de adultos mayores, habitantes de las zonas rurales, pueblos indígenas y afrodescendientes, entre otros (Jouralev, A., 2004).

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD, 2006), firmada por 26 países de ALC, reconoce un modelo social donde la discapacidad es el "resultado de la interacción entre las personas con deficiencias y, el contexto o las barreras que limitan su participación plena y

efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con el resto de la población (ONU, 2006)". Según esta Convención, la inaccesibilidad a los servicios públicos de las personas con discapacidad vulnera toda una gama de derechos, entre ellos el de "no discriminación".

Actualmente, en nuestras ciudades, las medidas asociadas al derecho a la accesibilidad están enfocadas en la eliminación de las barreras físicas, arquitectónicas, de comunicación, información y de movilidad; además de derechos como el de la autonomía (capacidad de las personas de vivir de forma independiente), la participación activa en la sociedad (inclusión laboral), el derecho a la vida privada y la igualdad de condiciones (Cumbre de las Américas, 2007).

En este sentido, para muchos de los países de la región firmantes de la CDPD, la implementación efectiva de la Convención representa un desafío importante, quedando un largo camino por recorrer para lograr que la accesibilidad de las PcD sea una realidad.

Desde el BID estamos apoyando a los gobiernos de la región a través de varios proyectos para incrementar la inclusión y garantizar accesibilidad de las PcD a los servicios públicos de transporte, agua y saneamiento y energía.

Buscamos asegurar que la inclusión esté contemplada desde las primeras etapas de planificación de los proyectos, mediante la participación de diversos grupos sociales, la eliminación de barreras físicas y sociales, además de campañas de sensibilización, entre otras actividades.

Curitiba fue una de las ciudades que elegimos para acompañar a personas con discapacidad y poder entender cómo viven sus desplazamientos diarios. Esta realidad nos dio información sobre el grado de accesibilidad del sistema de transporte urbano y nos puso en el buen camino para lograr la accesibilidad universal, resaltando la necesidad de trabajar en temas relacionados con el servicio, más allá de la adaptación de las infraestructuras. Las experiencias de Uberlandia y La Paz complementan bien este panorama, ilustrando las oportunidades que los sistemas de transporte accesibles pueden brindar para todos.

A través de servicios de transporte más inclusivos, queremos que más casos como el del Marlene y su hija se vean en las noticias. No por lo difícil de su situación, sino porque queremos que la ausencia de un sistema de transporte accesible para todos sea una excepción en vías de extinción.

REFERENCIAS

CEPAL, 2014. Informe Regional sobre la Medición de la Discapacidad.

IWA Publishing, 2011. Water and sanitation issues for persons with disabilities in low- and middle-income countries: a literature review and discussion of implications for global health and international development.

Jouravlev, A., 2004. Recursos Naturales e Infraestructura

Cumbre de las Américas 2007. Programa de Acción para el decenio de las Américas por los Derechos y la Dignidad de las Personas con Discapacidad.

UN, 2006. Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad.

OMS, 2011. Informe mundial sobre la discapacidad.

Para la gran mayoría de los 85 millones de personas con algún tipo de discapacidad en nuestra región (OMS 2011), los actos más cotidianos pueden representar una carrera de obstáculos.

UN MARCO HISTÓRICO PARA PENSAR EN LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Lance Freeman y
Nora Libertun

Las personas con discapacidad a menudo enfrentan dificultades para participar plenamente en la sociedad en general.

Esas dificultades suelen deberse a obstáculos físicos y culturales que les impiden participar de manera plena. A lo largo de la historia, las personas con discapacidad han sido excluidas de la esfera pública de manera sistemática y relegadas a sus hogares, o al cuidado de instituciones especializadas, cuando estas existían.

Sin embargo, los países de ALC poco a poco comienzan a reconocer los derechos de las personas con discapacidad a acceder a actividades, instituciones y lugares en igualdad de condiciones frente a los demás. En los últimos 15 años se han producido cambios significativos en los marcos jurídicos que apoyan proactivamente los derechos de las personas con discapacidad. Por ejemplo, la mayoría de los países de la región han ratificado la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad aprobada por las Naciones Unidas (Naciones Unidas, 2006). Algunos de los derechos consagrados en la Convención repercuten directamente en la forma en que se diseñan y construyen las ciudades; concretamente, el derecho a la accesibilidad, que se centra en el acceso al entorno físico, a los sistemas de transporte y a los edificios; y el derecho a un nivel de vida adecuado, que incluye el acceso a servicios apropiados de abastecimiento de agua y a una vivienda asequible.

En este capítulo se describe la larga lucha librada para que las personas con discapacidad del continente americano sean aceptadas e incluidas por la sociedad en general, lo que constituye una condición para una ciudad inclusiva. Además, se examinan las formas en que históricamente se ha considerado y comprendido a las personas con discapacidad y cómo esas percepciones se han traducido en el papel de las personas con discapacidad en la sociedad en general. Como pieza histórica, algunas de las palabras y expresiones citadas pueden resultar hoscas e inclusivo ofensivas para algunas personas. Mientras los autores reconocen la importancia del lenguaje en la imposición o remoción de las barreras que enfrentan las personas con discapacidad, también reconocen el hecho de que la discriminación

y el lenguaje peyorativo han jugado un rol significativo en la forma en como la discapacidad ha sido concebida históricamente, y que un marco histórico no debe negar el pasado editando el lenguaje hiriente, sino por el contrario debe denunciarlo, en un esfuerzo consciente por aprender de nuestra historia y luchar por una sociedad más inclusiva.

MODERNIDAD Y EL MODELO MÉDICO DE LA DISCAPACIDAD

El Renacimiento, la Revolución Industrial y el aumento concomitante de la modernidad transformaron las sociedades de Occidente, y las experiencias y la posición social de las personas con discapacidad también se transformaron con el tiempo. La modernidad desencadenó una serie de fuerzas que cambiaron la forma en que se consideraban las discapacidades, influyeron en la existencia misma de algunas de ellas y configuraron la manera en que la sociedad en general trataba a las personas con discapacidad.

Con el auge de la razón y la ciencia, las explicaciones sobrenaturales de la discapacidad perdieron importancia.

Los avances en la biología arrojaron luz sobre la verdadera causa de las enfermedades, ya fueran hereditarias, infecciosas o de otro tipo. Ya no era necesario mirar al cielo o a los espíritus malignos para buscar una explicación a las características mentales y físicas de las personas. Incluso si las causas de una enfermedad específica y su cura siguen siendo difíciles de encontrar, se supone que al final se descubrirán ambas, aunque no se sepa cuándo.

Los avances en los conocimientos biológicos y la tecnología médica también influyeron en la forma en que se consideraba a las personas con discapacidad en la sociedad. Los progresos y las promesas de la medicina moderna planteaban la posibilidad, de hecho, la inevitabilidad, de utilizar la medicina para "curar" los impedimentos de las personas con discapacidad. Por ejemplo, la invención de los rayos X y la anestesia amplió las capacidades y mejoró la reputación de los cirujanos ortopédicos, muchos de los cuales trataron de ¨rehabilitar¨ a las personas con discapacidad física mediante terapia física y cirugía. Los impedimentos físicos generalizados que resultaron de la Primera Guerra Mundial, cuando muchos ortopedistas y cirujanos ortopédicos tuvieron la oportunidad de perfeccionar sus conocimientos y habilidades médicas trabajando con soldados heridos, sirvieron para consolidar el prestigio de estos médicos. Con vistas a "curar" o al menos aliviar los impedimentos debilitantes, muchos adoptaron la rehabilitación como el objetivo más importante para mejorar a las personas con discapacidad.

El avance de la ciencia médica y el incremento en el número de soldados heridos como resultado de la Primera Guerra Mundial dieron paso a una nueva forma de entender la discapacidad, una basada en la idea de que la discapacidad no era el resultado de una maldición de los dioses, sino el resultado de un evento catastrófico, como la Gran Guerra, y que las personas con discapacidad, en particular los soldados heridos, no eran "inútiles", sino que podían "hacerse útiles" de nuevo (Stiker, 2019). Esta forma de conceptualizar la discapacidad ha sido conocido como el modelo médico de la discapacidad, y se caracteriza por considerar a las personas con discapacidad como personas ¨subnormales¨ que requieren ser ¨arregladas¨. Bajo el modelo médico, la discapacidad es concebida como la consecuencia de los impedimentos o de patologías ¨anormales¨ que impiden a una persona realizar el tipo de actividades que las personas ¨normales¨ pueden realizar. En la medida en que la causa de la discapacidad, bajo este modelo sea de carácter médico, la voz experta en discapacidad es transferida a la ciencia médica, que se convierte en el interlocutor autorizado para determinar las necesidades y las políticas apropiadas para las personas con discapacidad. Más aun, en la medida en que las personas con discapacidad son consideradas ¨arreglables¨, los esfuerzos sociales y estatales están encaminados hacia ¨corregir¨ o ¨normalizar¨, por medio de la rehabilitación, a las personas con discapacidad.

En estrecha colaboración con los "rehabilitacionistas" médicos, los reformadores sociales trataron de corregir lo que consideraban la debilitación moral y psicológica que, se creía, a menudo acompañaba a la discapacidad física y mental. Estos reformadores razonaron que, al depender de otros para el cuidado y el sustento, las personas con discapacidad perdieron no solo la capacidad de cuidarse a sí mismas, sino también la voluntad y el deseo de hacerlo. El corolario de este punto de vista era que la independencia y la capacidad de cuidarse a sí mismas eran los objetivos principales de la rehabilitación. De hecho, "curar" la discapacidad, en la mente de algunos reformadores, significaba rehabilitar a las personas con discapacidad hasta el punto de que estuvieran preparadas para trabajar. Con este fin, los reformadores y especialistas médicos de fines del siglo XIX y principios del XX comenzaron a establecer instituciones destinadas a las personas con discapacidad. Estos establecimientos eran diferentes de las instituciones medievales que ponían en cuarentena a quienes tenían enfermedades contagiosas. Las instituciones modernas, en cambio, intentaban también ¨rehabilitar¨ a las personas con discapacidad para que pudieran ser independientes y empleables, haciendo hincapié en una formación industrial. Esa formación solía centrarse en el desarrollo de aptitudes y la preparación para el empleo, en contraposición a un plan de estudios más académico que pusiera énfasis en la alfabetización, la aritmética y las artes convencionales.

El enfoque de orientar a las personas con discapacidad hacia la independencia también estaba relacionado con la ruptura de las relaciones familiares y comunitarias tradicionales que se produjo durante la Revolución Industrial. La revolución y la consiguiente urbanización dieron paso a una amplia movilidad residencial, por la que las personas ya no estaban atadas a su lugar de nacimiento. En cambio, la gente se desplazaba en busca de empleo y mejores oportunidades económicas en general. Las ciudades se convirtieron en lugares de enormes oportunidades económicas, pero también en sitios fríos e impersonales: un caldo de cultivo para la anomia y el debilitamiento de los lazos comunitarios. Como tal, la responsabilidad de cuidar a las personas con discapacidad (y otras personas con necesidad de apoyos) se trasladó al Estado y a instituciones extracomunitarias como organizaciones benéficas, escuelas y hospitales. En consecuencia, la independencia económica se hizo más importante, ya que no necesariamente se podía depender de las familias y las comunidades para obtener ese apoyo. Así, el siglo dieciocho y principios del siglo diecinueve vieron el surgimiento de las instituciones públicas y privadas en Norte América, conocidas como ¨asilos¨, que abrieron con gran optimismo en tanto eran pensados como sitios de ¨curación¨ para las personas con discapacidad, y reflejaban las tendencias sociales basadas en la suposición de que la discapacidad mental era ¨curable¨ (Noll, 2018).

Entre esas instituciones se encontraba el Hospital de Nueva York para Lisiados y Paralíticos (New York Hospital for the Ruptured and Crippled), que se inauguró durante la Guerra Civil de los Estados Unidos y fue la primera institución de ese tipo que se centró en niños y niñas con discapacidad (Byram, 2001). En ese período también comenzaron a surgir instituciones enfocadas en personas con discapacidades sensoriales. Por ejemplo, en 1817 se inauguró en Connecticut el Asilo para la Educación e Instrucción de Personas Sordomudas, y en 1837 abrió el Asilo de Ciegos de Nueva Inglaterra.

En ALC, era común copiar el formato de las instituciones educativas francesas para los niños y niñas con discapacidad, fundadas después de la Revolución Francesa. Por ejemplo, Brasil fue uno de los primeros países en ofrecer ¨educación especial¨. Las instituciones parisinas para la educación de niños y niñas ciegos y sordos se reprodujeron en Río de Janeiro con la creación del Instituto Imperial de Niños Ciegos en 1854 y el Instituto Imperial para Sordomudos en 1854 (Rahme 2015). Posteriormente se establecieron instituciones similares en Uruguay (1910), Bolivia (1927), Paraguay (1939), Colombia y Costa Rica (ambas en 1940) y Ecuador (1945) (de García, 2009).

Con el auge de la razón y el aumento de la empatía, la atención y el tratamiento que se brindaba a las personas con discapacidad era considerada una mejoría.

Reformadores sociales como Albert Deutsch sostuvieron en las décadas de los 1930 y 1940 que el tratamiento de las personas con discapacidad psicosocial estaba mejorando y que la ¨solución institucional¨, cuando contaba con el personal y los fondos adecuados, proporcionaba importantes beneficios para las personas con discapacidad y la sociedad en su conjunto (Deutsch, 1948). El optimismo que surgió con el fin de la Segunda Guerra Mundial permeó también la forma en como se percibían las instituciones como los ¨asilos¨ y las ¨escuelas especiales¨, en tanto se consideraban como lugares en donde la intervención experta tenía el potencial de ¨solucionar¨ el ¨problema de la discapacidad¨. La concepción general a mediados del siglo XIX era que estas instituciones estaban tomando pasos para ¨ayudar¨ a las personas con discapacidad a ¨ajustarse¨ a la sociedad. Se abrieron escuelas para ayudar a las personas con discapacidad a adquirir una educación, con el objetivo de hacerlas empleables. El empleo se consideraba un fin en sí mismo, es decir, una forma de aliviar la dependencia de la generosidad de los demás. Se consideraba que el establecimiento de la independencia económica mejoraba la calidad de vida y la autoestima de una persona con discapacidad. Como observó Butler (1918, 18): "Cada hombre y cada mujer tiene este mismo sentimiento y nunca sabe lo importante ni lo necesario que es el trabajo para una vida feliz, hasta que no puede trabajar. Darle al minusválido la oportunidad de trabajar es darle la única oportunidad de ser realmente feliz". No sería sino hasta mediados de 1960, con la introducción de las teorías críticas de Foucault sobre la relación entre ¨locura¨ y medios de control, que las concepciones benignas que rodeaban las instituciones de personas con discapacidad serían reevaluadas (Noll, 2018). Ya en la década de 1970, historiadores como David Rothnam argumentarían que el surgimiento de los ¨asilos¨ en Estados Unidos respondía principalmente a la necesidad de control, mas que a una loable intención de ¨ayudar¨ a las personas con discapacidad psicosocial (Rothnam, 1971).

EL SURGIMIENTO DE CRÍTICAS AL MODELO MÉDICO

En cierto modo, el modelo médico y el afán de los reformistas por corregir las "deficiencias" de las personas con discapacidad reflejaba la "política de respetabilidad" practicada por algunas élites de otro grupo marginado en los Estados Unidos: la población afroestadounidense. A fines del siglo pasado, algunas élites afroestadounidenses buscaron obtener derechos civiles y un mejor trato de los blancos comportándose "respetablemente". La idea era que si se corregía

el comportamiento "grosero" o "indecente" de los afroestadounidenses de clase baja, la población de origen africano se ganaría el respeto de los blancos, y con ello los derechos civiles y la plena inclusión en la sociedad estadounidense (Harris, 2014). Booker T. Washington expresó el epítome de la política de respetabilidad en su discurso del Compromiso de Atlanta, cuando aconsejó a los miembros de su raza: "Es en el fondo donde debemos comenzar, y no en la cima. Tampoco debemos permitir que nuestros problemas ensombrezcan nuestras oportunidades" (Harlan, 1974). En opinión de Washington, era la población negra, y no la blanca, la que debía corregir sus propias deficiencias para que se les incluyera plenamente en la política estadounidense, es decir que la carga de rectificar la desigualdad racial se colocaba directamente en el hombro de los propios afroestadounidenses. De manera similar, mientras el modelo médico aparentaba hacer un llamado a la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad, dicho llamado estaba basado en la expectativa de que las personas con discapacidad cumplieran con los requisitos para navegar por sus propios méritos en la sociedad, con poco o nulos ajustes. La responsabilidad por la inclusión recaía directamente en las personas con discapacidad de cumplir con los requisitos para participar en el mundo tal como era.

El auge de la modernidad y lo que trajo consigo —la razón, una mejor tecnología médica y un círculo de empatía cada vez más amplio— generó la percepción de mejoría de la posición de las personas con discapacidad dentro de la sociedad en general, o por lo menos de aquellas que eran consideradas como ¨corregibles¨ o ¨curables¨. La modernidad no fue un beneficio sin fisuras para las personas con discapacidad y no debe verse como una marcha constante y monótona hacia el progreso y un mejor tratamiento de las personas con discapacidad. Las nociones darwinianas de la evolución llevaron a algunos a considerar a las personas con discapacidad, especialmente a las que tenían tienen discapacidades mentales, como los miembros "más débiles" de la humanidad, cuyo destino debía librarse a las fuerzas de la selección natural. El movimiento eugenista, que buscaba mejorar la "calidad" de las subpoblaciones humanas mediante la reproducción selectiva, se inspiró en esta lógica. Las personas con discapacidades mentales o congénitas fueron designadas con frecuencia como objetos de esterilización (Grenon y Merrick, 2014). En 1907, el estado de Indiana aprobó una ley que permitía la esterilización forzosa de personas con discapacidad cognitiva, y otros estados de los Estados Unidos hicieron lo mismo poco después. En 1926, la Corte Suprema de los Estados Unidos dio su aprobación a la práctica de la esterilización forzada. Sus pronunciamientos incluían la infame cita del juez Oliver Wendell Holmes, Jr., citado en Buck v. Bell, de que "...tres generaciones de imbéciles [sic] son suficientes".

El auge de la modernidad, la razón, una mejor tecnología médica y un círculo de empatía cada vez más amplio generó una mejora de la percepción de las PcD dentro de la sociedad.

QUEREMOS
ESCOLAS
BILÍNGUES
PARA
SURDOS

El surgimiento de instituciones centradas en el "servicio" a las personas con discapacidad jugó un papel importante en el movimiento eugenista. Es probable que estas instituciones tuvieran acceso a una mejor información y tecnología que la disponible en la antigüedad o en la Edad Media para atender las necesidades médicas de las personas con discapacidad. Sin embargo, estas instituciones practicaban el confinamiento, reclusión y segregación, lo que desconectaba a las personas vulnerables de sus relaciones sociales más íntimas. Como resultado de la Ley de esterilización de 1907 de Indiana, aproximadamente 67,000 personas, la mayoría de ellas institucionalizadas, fueron esterilizadas forzosamente. El movimiento eugenista, estimulado por el discurso de la ¨ciencia médica moderna¨ y el impulso por ¨mejorar¨ la raza humana tomó fuerza en muchos países americanos incluyendo Estados Unidos, Canadá y México, quienes usaron una combinación de esterilización, institucionalización y políticas migratorias para deshacerse de las personas con discapacidad (Rembis, 2018).

Por último, la modernidad se asocia con un círculo de empatía cada vez más amplio, o la capacidad de los seres humanos de empatizar con otras personas y respetarlas, más allá de los parientes cercanos. Según esta tesis, la era de la razón y el incremento simultáneo del comercio dejaron la importante lección de que la cooperación con los semejantes era mutuamente beneficiosa y producía mejores resultados que la violencia. Con ello, el círculo de respeto, la abstención de la violencia y la concesión de derechos se amplió de la familia y los parientes inmediatos a la comunidad, la nación y, finalmente, a la humanidad en general. Es posible observar este proceso de expansión en los Estados Unidos, donde la Declaración de Independencia, imbuida de nobles ideales, se concibió inicialmente solo para un pequeño subconjunto de la población —los varones blancos que poseían propiedades— , pero en el transcurso de casi dos siglos, con la guerra civil, los movimientos sociales y las protestas, se fue extendiendo gradualmente a los desposeídos, las mujeres, las personas de raza negra, los gays y las lesbianas, entre otros grupos (Pinker, 2011; Singer, 2011).

Esta expansión no apareció abarcar también a las personas con discapacidad, en tanto históricamente la carga de la inclusión en la sociedad se les ha impuesto directamente a ellas. Con respecto a las personas con discapacidad, lo que había que cambiar eran sus minusvalías físicas y su dependencia económica. Sin duda, los reformistas tenían en general buenas intenciones y su objetivo era ayudar a las personas con discapacidad a integrarse en la sociedad, pero era la condición y la capacidad de esas personas lo que debía ser "arreglado" para que encajaran en la sociedad y prosperaran. Se exigía poco o nada a la sociedad en general para la inclusión de personas con discapacidad.

Sin embargo, a partir del siglo XIX, se comenzó a reconocer el papel que la sociedad en general desempeñaba en la creación de la discapacidad.

Por ejemplo, el reformador social Douglas C. McMurtrie (1919) escribió que, para los excombatientes con discapacidad, "...la mayor desventaja no es la pérdida de un miembro u otra discapacidad, sino el peso de la opinión pública".

En ALC, sin embargo, la opinión generalizada hasta bien entrado el siglo XX era que las personas con discapacidad eran objeto de lástima o de caridad que debían incluirse en los sistemas de bienestar social, pero no estaban en condiciones de ejercer sus derechos de manera independiente. De hecho, muchas de las leyes estatutarias latinoamericanas permitían que los estados o las familias se hicieran cargo de los derechos de las personas con discapacidad a la propiedad o a la autodeterminación, reforzando así una visión paternalista de la sociedad (Courtis, 2002).

Uno de los primeros indicios del cisma entre quienes promovían el modelo médico y quienes impulsaban lo que más tarde se conocería como el modelo social se produjo en el ámbito de la educación de las personas sordas en los Estados Unidos. Por un lado estaban los "manualistas", que veían la lengua de señas como un idioma completo, con una sintaxis propia tan sofisticada lingüísticamente como la de cualquier lengua moderna, y como una manera apropiada para la comunicación entre personas sordas. La lengua de señas fue creada por personas sordas, que la utilizaban ampliamente para la comunicación cotidiana. Las primeras escuelas estadounidenses se basaron en el modelo francés del siglo XVIII, que tendía a enfatizar el uso de las señas para la comunicación.

Por otro lado estaban los llamados "oralistas", que pensaban que las personas sordas debían aprender a comunicarse a través del habla. Para los oralistas, la lengua de señas era inferior y constituía una señal de salvajismo. Los oralistas estadounidenses, como el educador Horace Mann, quedaron impresionados con los métodos prusianos de educación de sordos que hacían hincapié en la comunicación oral y la lectura de labios (Burch 2001). El enfoque oral también recibió un impulso de los profesionales médicos que estaban haciendo avances graduales en la prevención de la sordera y la creación de audífonos. Si bien algunos de estos avances pudieron ayudar a personas con discapacidad auditiva, también hicieron que la normalización de las personas sordas fuera un objetivo aparentemente plausible. La medicina "resolvería" el problema de la sordera, y se consideraba que la educación oral preparaba a las personas sordas para que se integraran en el mundo de la audición y el habla cuando estuviera resuelta la cuestión (Burch, 2001).

Tanto los manualistas como los oralistas tenían como objetivo integrar a las personas con discapacidad a la sociedad en general, y las motivaciones que subyacían a los diferentes enfoques eran variadas. En última instancia, fueron las propias personas sordas, que a menudo enseñaban en escuelas especiales y abogaban incansablemente por la educación manual —junto con la acumulación de pruebas de que la capacidad de adquirir el lenguaje oral dependía de la edad en que la persona quedaba sorda— quienes impidieron a los oralistas lograr la hegemonía sobre la educación de los sordos en los Estados Unidos.

Como sugiere este análisis sobre la educación de las personas sordas, estaban surgiendo perspectivas alternativas al modelo médico estricto, al menos a fines del siglo XIX. A lo largo del siglo XX, estas visiones alternativas permanecieron bajo la superficie en ebullición lenta. Las personas con discapacidad y muchos activistas de los derechos de las personas con discapacidad reconocieron que sus dificultades provenían, en parte, del tratamiento que les daba la sociedad en general. Mildred Scott, una pionera defensora de las personas con discapacidad de mediados del siglo XX, sostuvo que "a menos que se disponga de oportunidades y facilidades para lograr el fin deseado, y que los empleadores entiendan mejor las capacidades de los discapacitados [sic] como trabajadores, demasiadas personas con discapacidad verán cómo las puertas de la esperanza y el éxito se les cierran en la cara" (Scott, 1949). Scott consideraba que los obstáculos puestos por la sociedad eran los que a menudo perjudicaban a las personas con discapacidad. La autora se convirtió en una de las primeras dirigentes de la Federación Estadounidense de Discapacitados Físicos (American Federation of the Physically Handicapped, AFPH), que fue fundada en 1940 y se describió a sí misma como "un programa que algún día traerá mejores condiciones para los discapacitados [sic] y los miembros de sus familias" (Jennings 2017, 22). La AFPH centró sus energías en cambiar las actitudes y opiniones del público hacia las personas con discapacidad, y en llevar a cabo políticas públicas que disminuyeran la discriminación por motivos de discapacidad. Con este fin, la AFPH impulsó al Congreso de los EE.UU. a aprobar la Semana Nacional del Empleo de Discapacitados Físicos en 1962, con el objetivo de educar a quienes brindan empleo y al público sobre las capacidades de las personas con discapacidad. La AFPH también desempeñó un papel decisivo en la promoción de la rehabilitación profesional en los Estados Unidos, que ha tratado de preparar y entrenar a las personas con discapacidad a efectos de mejorar sus pronósticos de empleabilidad. Aunque puede considerarse que algunas de las iniciativas de la AFPH continúan la tradición del modelo médico (por ejemplo, la rehabilitación vocacional), buena parte de la atención de esta organización se

centraba en cambiar la sociedad para hacerla más inclusiva hacia las personas con discapacidad. De esta manera, las motivaciones y acciones de la AFPH y de activistas como Mildred Scott, junto con activistas y educadores que trabajan en favor de quienes tienen discapacidades sensoriales, pueden considerarse como antecedentes del modelo social de la discapacidad que se puso de manifiesto durante las últimas décadas del siglo XX.

EL SURGIMIENTO DE LA APROXIMACIÓN A LA DISCAPACIDAD DESDE LOS DERECHOS.

El modelo social de la discapacidad comenzó a desafiar la hegemonía del modelo médico alrededor de 1970 en el Reino Unido.

Más o menos en esa época, una red de activistas con discapacidad, la Unión de Discapacitados Físicos contra la Segregación (Union of the Physically Impaired Against Segregation, UPIAS), comenzó a abrazar la idea de que las personas con discapacidad eran un grupo oprimido, y que era su opresión, y no sus características físicas o mentales, lo que las discapacitaba. Los activistas del modelo social fueron influenciados por el marxismo y tal vez por los movimientos sociales de otros grupos oprimidos, como las minorías raciales y étnicas y las mujeres. En su manifiesto, la UPIAS proclamó:

> *"La Unión tiene como objetivo la sustitución de todas las instalaciones segregadas para personas con discapacidades físicas por mejoras que nos permitan participar plenamente en la sociedad. Estas mejoras deben incluir la ayuda financiera, médica, técnica, educativa y de otro tipo que se requiere del Estado para permitirnos obtener la máxima independencia posible en las actividades de la vida diaria, lograr la movilidad, asumir un trabajo productivo y vivir donde y como elijamos con pleno control sobre nuestras vidas.*
>
> *"Nuestra Unión rechaza totalmente la idea de que los expertos médicos u otros expertos tengan el derecho de decirnos cómo debemos vivir, o de ocultarnos información, o de tomar decisiones a nuestras espaldas... Rechazamos también toda idea de que los expertos y los profesionales nos hablen de cómo debemos aceptar nuestras discapacidades, o que den conferencias eruditas sobre la psicología de la discapacidad. Sabemos mucho mejor que cualquier experto sin discapacidad lo que se siente al ser pobres, estar aislados y segregados, ser objetos de caridad y recibir miradas insistentes, o cuando nos hablan con superioridad. A nosotros, como Unión, no nos interesan las descripciones de lo horrible que es ser discapacitado. Lo que nos interesa son las formas de cambiar nuestras condiciones de vida, y así superar las discapacidades que se suman a nuestras deficiencias físicas por el modo en que esta sociedad se organiza para excluirnos. En nuestra opinión, lo único que debemos aceptar es el impedimento real; los problemas adicionales y totalmente innecesarios causados por la manera en que se nos trata deben ser superados en lo esencial y no deben ser aceptados" (Union of the Physically Impaired Against Segregation, 1970).*

El manifiesto de UPIAS fue revolucionario por la forma en que desafió las opiniones convencionales acerca de las personas con discapacidad. No consideraba que los "problemas" a los que se enfrentaban las personas con discapacidad fueran internos o debidos a las características funcionales en sí, sino que más bien se debían al trato, o maltrato, que estas personas recibían de la sociedad en general.

También se cuestionó la autoridad del sistema médico para dirigir y supervisar la vida de las personas con discapacidad.

Así, el conocimiento sobre la discapacidad pasó de manos de hechiceros y sacerdotes en la era premoderna a médicos y educadores en la era médica, y finalmente a las propias personas con discapacidad bajo el modelo social.

El modelo social ha tenido éxito y su ideología se ha extendido mucho más allá de las costas del Reino Unido. Los atractivos del modelo social son varios. En primer lugar, ha demostrado ser útil como instrumento de movilización política, señalando el camino para incluir más a las personas con discapacidad. De esta manera, los derechos de las personas con discapacidad pueden verse a través de un prisma similar al de otros grupos marginados, como las minorías raciales o étnicas, las mujeres o la comunidad LGBT. En segundo lugar, el modelo tiene un gran valor instrumental porque señala un conjunto específico de acciones y la necesidad de eliminar barreras y organizarse para fomentar mejoras concretas en la calidad de vida de las personas con discapacidad. En tercer lugar, el modelo social parece ajustarse mejor a las necesidades y los deseos de las propias personas con discapacidad.

El modelo social y la aproximación a la discapacidad desde una perspectiva de derechos ha logrado varios éxitos. En 1970, el Reino Unido aprobó la Ley sobre Personas con Enfermedades Crónicas y Discapacitadas, tal vez la primera ley nacional que promueve y protege los derechos de las personas con discapacidad. Entre otras cosas, la ley promovía la desinstitucionalización de las personas con discapacidad, exigía que los edificios públicos fueran accesibles, proporcionaba distintivos que permitía aparcar los vehículos de personas con discapacidad más fácilmente y requería que las personas con discapacidad estuvieran representadas en los organismos públicos. En 1995, el Reino Unido aprobó la Ley de Discriminación por Discapacidad, que prohibió la discriminación por motivos de discapacidad en el empleo, el suministro de bienes y servicios, la educación y el transporte.

En los Estados Unidos, el artículo 504 de la Ley de Rehabilitación aprobada en 1973 prohibió la discriminación contra las personas con discapacidad en cualquier

programa que recibiera asistencia financiera federal. Poco después, se aprobó la Ley de Educación de Todos los Niños Discapacitados, en 1975. La aprobación en 1990 de la Ley sobre los Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) representó para muchos el mayor logro del activismo de las personas con discapacidad en Estados Unidos. La ADA prohibió la discriminación contra las personas con discapacidad en todos los ámbitos de la vida pública, incluidos los empleos, las escuelas, el transporte y todos los lugares públicos y privados abiertos al público en general. La ADA también trató de eliminar las barreras en el ámbito de las telecomunicaciones. En muchos sentidos, la ADA consagró en la ley la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Si bien la ADA no incorpora plenamente el modelo social de la discapacidad, es ampliamente considerada como el punto de partida de la revolución de los derechos de las personas con discapacidad, en tanto fue la primera reforma legal integral que enmarcaba la discapacidad en la arena de los derechos civiles y políticos, en lugar de un marco lastimero y sobre-medicalizado (Heyer, 2015). Este cambio de paradigma que se aleja de las políticas de caridad y compasión, y también del modelo médico, informó e inspiró cambios legales en todo el mundo, alimentando también las discusiones que condujeron a algunos de los postulados incluidos en la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 2006.

La ADA también influyó enormemente en las leyes que regulan la inclusión de las personas con discapacidad en otros países. La definición de discapacidad de la ley como una limitación sustancial de una o más de las principales actividades de la vida fue incorporada a la legislación de varios países de ALC, entre ellos Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Nicaragua y el Perú (Jiménez, 2000). Además, se han aprobado nuevas leyes que han cambiado la situación jurídica de las personas con discapacidad en Argentina (1994), Bolivia (1995), Brasil (1992), Chile (1994), Colombia (1997), Costa Rica (1996), Ecuador (1992), Guatemala (1996), Nicaragua (1995), el Distrito Federal de México (1995), Perú (1998), Uruguay (1989) y Venezuela (1993) (Courtis, 2002).

DE LA ADA A LA CDPD – LA CONSOLIDACIÓN DEL MODELO SOCIAL DE LA DISCAPACIDAD

La ADA fue la legislación sobre los derechos de las personas con discapacidad más completa de los Estados Unidos e inició una transformación revolucionaria en la forma en como los derechos de las personas con discapacidad fueron enmarcados, tanto en Estados Unidos como en otros países. Aunque el artículo 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973 prohibía la discriminación contra las personas con discapacidad, no ofrecía protección contra la discriminación ejercida por empleadores,

o programas financiados con fondos federales, ni requería ajustes o adaptaciones del sector privado. La ADA, por otro lado, extendió derechos civiles y políticos similares a los reconocidos a otras minorías políticas a las personas con discapacidad (Kager y Rose, 2010). Al ubicar la discapacidad a la par de la discriminación racial, la ADA se convirtió en el referente mundial en términos del posicionamiento de la discapacidad en las discusiones sobre derechos civiles y políticos; una legislación con enfoque en derechos, en lugar de una centrada en la lástima o el aspecto médico de la discapacidad. En palabras de Justin Dart Jr., el ¨padre de la ADA¨, la ADA fue ¨un mandamiento histórico de moral humana fundamental¨ (Triano, 2010) que convirtió algo etéreos principios de inclusión en mandatos legales específicos que inspiraron y catalizaron una serie de avances legales significativos reconociendo los derechos de las personas con discapacidad alrededor del globo (Gostin, 2005). Estos avances legales incluyeron las Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad de Naciones Unidas de 1993 y la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad de 1999 (Jimenez, 2000).

Aunque la revolución de los derechos de las personas con discapacidad logró cambiar la forma en que las personas con discapacidad eran vistas y promovió la adopción de políticas eficaces para la inclusión de personas con discapacidad en la sociedad en general, la definición de discapacidad adoptada por la ADA no suplantó por completo al modelo médico. Por supuesto, la aprobación de nuevas leyes no cambia instantáneamente la vida de las personas con discapacidad, y la necesidad de nuevos cambios es considerable. La ADA definió la discapacidad como una persona que "tiene un impedimento físico o mental que limita sustancialmente a esa persona en una o más actividades importantes de la vida", lo que hace que la conceptualización de la discapacidad vuelva a recaer en el individuo (Donoghue, 2003). Tal definición jugó un papel importante la interpretación restrictiva del concepto de discapacidad que realizaron los jueces a la ADA frente a quienes eran beneficiarios de su protección (Areheart, 2008). La enmienda de 2008 de la ADA buscó ampliar la definición de discapacidad, la cual había sido significativamente restringida por los fallos de la Corte Suprema de Justicia de Estados Unidos, pero no cambió la redacción de la definición de discapacidad en sí, sino que expandió la lista las principales actividades de la vida para incluir limitaciones en las actividades como trabajar y comunicarse.

Tan importante como fue la aprobación de la ADA en la transformación de la manera en como se enmarca la discapacidad desde una perspectiva de política pública, y su impacto a nivel internacional durante los años 90 como base para la transposición de nuevas leyes de discapacidad con un enfoque de derechos,

la falta de una adopción adecuada del modelo social de la discapacidad en la definición de discapacidad de la Ley obstaculizó su capacidad para cumplir cabalmente sus promesas. El modelo social de la discapacidad define la discapacidad como una consecuencia que se deriva de la interacción entre las deficiencias o características funcionales de una persona, y las barreras en el entorno. La discapacidad, entonces, no es algo innato a la persona, sino el efecto de un ambiente inaccesible sobre las personas con características funcionales diversas. Un elemento fundamental en el entendimiento del modelo social de la discapacidad, y en clara oposición con el modelo médico, está en la distinción entre deficiencia o característica funcional y discapacidad. Mientras el modelo médico equipara la característica funcional con la discapacidad, el modelo social entiende que la discapacidad es el resultado de la interacción entre las barreras y las deficiencias, situando así la discapacidad en la interacción misma y no en la persona. De esta concepción de la discapacidad se desprende que el ¨problema de la discapacidad¨ no es uno de deficiencias o características funcionales, sino que el problema radica en la discriminación a través de barreras, por lo tanto la solución al ¨problema de la discapacidad¨ radica en la eliminación de dichas barreras.

La Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad – CDPD, va un paso adelante y define la discapacidad como ¨un concepto que evoluciona¨ y que ¨resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras¨. Al incluir ¨deficiencias¨ en la definición de discapacidad, la CDPD delimita claramente quienes son personas con discapacidad bajo la Convención, y al reconocer que la discapacidad es el resultado de la interacción entre las deficiencias y las barreras, y no solo la consecuencia de las características funcionales, la CDPD se aleja aún más del modelo médico que sitúa la discapacidad exclusivamente en el individuo. La mayoría de países en América han ratificado la CDPD, y la influencia de la CDPD y el modelo social de la discapacidad ha echado raíces en los marcos legales emergentes de los países firmantes. La adopción de los postulados de la CDPD a través de la ratificación de ésta ha ayudado a reconstruir la forma en como se conceptualiza la discapacidad en los marcos legales de los países de América, y a permitido direccionar los esfuerzos sociales y estatales hacia acciones tendientes a eliminar barreras por medio de ajustes razonables y diseño universal.

CONCLUSIÓN

En este capítulo se ha presentado una breve historia de cómo se ha conceptualizado la discapacidad en el continente americano, y en otras regiones, trazando un largo arco que representa una evolución sustancial de las sociedades de la indiferencia a la caridad y a los derechos humanos.

Nuestra comprensión de la discapacidad y de quién es una persona con discapacidad ha evolucionado desde la percepción de la discapacidad como una condición absoluta y categórica, determinada a nivel individual, hasta la comprensión de la discapacidad como el resultado de la relación entre un ser humano y su entorno cultural, social y físico. Por lo tanto, el diseño y el funcionamiento de los sistemas y la infraestructura de movilidad, la interacción entre las instituciones y las personas, y la disposición y la programación de los espacios públicos son elementos esenciales para que todas las personas se conviertan en protagonistas y participantes plenos de su sociedad. En la medida en que tengamos la voluntad, la capacidad y la perseverancia de incluir a todas las personas en nuestras sociedades, nos convertimos en sociedades propicias para todas las personas.

Si bien aún queda un largo camino por recorrer para la inclusión y la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su amplia ratificación entre los países de la región y el mundo, se erige como un gran punto de partida. La inclusión en la legislación internacional de la discapacidad como un concepto que evoluciona y que emana de la interacción entre características funcionales y barreras en el entorno, da paso a una conceptualización de la discapacidad que es congruente con el modelo social y que permite un cambio real hacia la accesibilidad. Asimismo, la posibilidad de contar con recursos legales efectivos para hacer cumplir la obligación realizar ajustes razonables abre la puerta a cambios transformadores hacia una sociedad inclusiva.

REFERENCIAS

Areheart, B. A. 2008. ¨When disability isn´t just right: the entrenchment of the medical model of disability and the goldilocks dilemma.¨ Indiana Law Journal 83(1): 181-232

Burch, S. 2001. "Reading between the Signs". En The New Disability History, editado por P.K. Longmore y L. Umansky. Nueva York: New York University Press.

Butler, E.P. 1918. "Exit Mr. Tulmult and Miss Shouting". New York Times, 1 de diciembre.

Byram, B. 2001. "A Pupil and a Patient: Hospital-Schools in Progressive America". En The New Disability History, editado por P.K. Longmore y L. Umansky. Nueva York: New York University Press.

Courtis, C. 2002. "Disability Rights in Latin America and International Cooperation". Southwestern Journal of Law and Trade in the Americas 9(1): 109–30.

de García, P.S. 2009. Personas con discapacidad y acceso a servicios educativos en Latinoamérica. Madrid: Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad.

Deutsch, A. 1948. The shame of the states. Harcourt, Brace.

Donoghue, C. 2003. "Challenging the Authority of the Medical Definition of Disability: An Analysis of the Resistance to the Social Constructionist Paradigm". Disability & Society 18(2):199–208.

Gostin, L. O. 2015. ¨The Americans with Disabilities Act at 25: the highest expression of American values.¨ Jama 313(22): 2231-2235

Grenon, I. y J. Merrick. 2014. "Intellectual and Developmental Disabilities: Eugenics". Frontiers in Public Health 2: 201. doi: 10.3389/fpubh.2014.00201.

Harlan, L.R., editor. 1974. The Booker T. Washington Papers. Urbana: University of Illinois Press.

Harris, F.C. 2014. "The Rise of Respectability Politics". Dissent 61(1): 33–37.

Heyer, K. 2015. Rights Enabled: the disability revolutio from the US, to Germany and Japan, to the United Nations. University of Michigan Press.

Jager, C.H. 1915. "Trade Training for Adult Cripples". American Journal of Care for Cripples 1(2): 68.

Jennings, A. 2017. "Mildred Scott: A Pennsylvania Woman at the Heart of the Early Disability Rights Movement". Pennsylvania Legacies 17(2): 22.

Jimenez, R. 2000. "The Americans with Disabilities Act and Its Impact on International and Latin American Law". Alabama Law Review 52(1): 419–23.

Karger, H, y Rose, S. R. 2010. ¨Revisiting the Americans with Disabilities Act after Two Decades¨ Journal of Social Work in Disability & Rehabilitation 9(2-3): 73-86

McCurtrie, D.C. 1918. "The Red Cross Institute for Crippled and Disabled Men". Journal of the American Medical Association 70 (3).

McMurtrie, D.C. 1919. The Disabled Soldier. Nueva York: MacMillan Company.

Noll, S. 2018. ¨Institutionns for People with Disabilities in North America.¨ En The Oxford Handbook of Disability History, editado por M. Rembis, C. Kudlick y K. E. Nielsen. Oxford University Press.

Pinker, S. 2011. The Better Angels of Our Nature: Why Violence Has Declined. Nueva York: Penguin Books.

Rahme, M.M.F. 2015. "Escuelas Normales y formación de educadores desde una educación para niños con discapacidad". Revista de Historia Educativa Latinoamericana 17(25): 35–50.

Rembis, M. 2018. ¨Disability and the History of Eugenics.¨ En The Oxford Handbook of Disability History, editado por M. Rembis, C. Kudlick y K. E. Nielsen. Oxford University Press.

Rothnam, D. J. 1971. The discovery of the asylum. Transaction Publishers.

Scott, M. 1949. "Women Work and Disability". Discurso en el Zonata Club, Washington, D.C., 5 de octubre.

Shakespeare, T. 2013. "The Social Model of Disability." En The Disability Studies Reader, editado por L. J. Davis. Londres: Routledge.

Singer, P. 2011. The Expanding Circle : Ethics, Evolution, and Moral Progress. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Stiker, H. J. 2019. A History of Disability. University of Michigan Press.

Tideman, M. 2005. "A Relational Perspective on Disability: An Illustration from the School System". En Resistance, Reflection and Change Nordic Disability Research, editado por A. Gustavsson, J. Sandvin, R. Traustadóttir y J. Tøssebro. Estocolmo: Studentlitteratur.

Triano, S. 2010. ¨ADA: let the shameful wall of exclusion finally come down.¨ The Mercury News, Julio 22, 2010. https://www.mercurynews.com/2010/07/22/opinion-ada-let-the-shameful-wall-of-exclusion-finally-come-down/

Union of the Physically Impaired Against Segregation. 1970. "Constitution of the Union of the Physically Impaired Against Segregation". Disponible en: https://libcom.org/library/constitution-union-physically-impaired-against-segregation (Fecha de la consulta: 14 de noviembre de 2019).

Naciones Unidas. 2006. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Disponible en: https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf .

Watson, N. 2002. "Well, I Know this is Going to Sound Very Strange to You, but I Don't See Myself as a Disabled Person: Identity and Disability". Disability and Society 17(6): 509–27.

La misma persona con una discapacidad puede convertirse en PcD al encontrar un entorno no adaptado, mientras que en un entorno adaptado no ocurre ninguna discapacidad.

¿POR QUÉ LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD TIENEN QUE ADAPTARSE A LOS ENTORNOS EN VEZ DE LOS ENTORNOS ADAPTARSE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD?

Juan Pablo Salazar

Hace miles de años, en Esparta, arrojaban a los niños con discapacidad por un acantilado supuestamente con el objetivo de no debilitar su poderío militar.

La cosa no mejoró mucho en el primer milenio de nuestra era cuando las personas con discapacidad no pasaban de pordioseros con necesidad de milagros que "curaran" su diversidad. Si continuamos el relato, algunos siglos después podemos ver cómo en las obras de Shakespeare, personajes con discapacidad como Ricardo III, aún entienden su condición como un castigo por el cual deben llenarse de resentimiento y vengarse del mundo. Queda claro que durante la mayor parte de la historia el rol de las personas con discapacidad en la sociedad se ha limitado a ser objeto de curaciones milagrosas, asistencialismo, caridad o incluso persecución a cuenta de características que son parte de la naturaleza humana y que nadie eligió tener. Una maldición.

Una vez llega la ilustración y empieza a desarrollarse lo que hoy entendemos como medicina moderna, las personas con discapacidad pasan a un nuevo paradigma que los ubica en el microscopio de las intervenciones científicas. Se convierten en pacientes. Deben esperar a "mejorarse" para así lograr lo que se entiende como "normal" y participar en la sociedad. Con más cirugías, terapias o nuevas tecnologías podrían adaptarse a entornos diseñados para personas que no tienen discapacidad. Tiene mucho sentido y ojalá la ciencia y la tecnología avancen mucho.

Pero ¿por qué las personas con discapacidad tienen que adaptarse a los entornos, en vez de los entornos adaptarse a las personas con discapacidad?

Bajo un nuevo paradigma de derechos humanos, la discapacidad se entiende como un fenómeno que se produce por la interacción entre una deficiencia y las barreras que hay en el entorno. Existe una Convención de Naciones Unidas que define a la discapacidad de esa manera y los países que ratificaron esa herramienta de derecho internacional asumen un compromiso de eliminar las barreras. Eso significa que la discapacidad no está dentro de los individuos, sino que cada persona tiene una serie de características y estas características no son razón para que no puedan acceder a sus derechos.

Es un movimiento de derechos civiles equivalente a las luchas de otros colectivos sociales como las mujeres, la población LGBT, los pueblos indígenas, etc.

Naturalmente, hay mil matices y diferencias entre cada una de estas luchas y se vuelve insensible con el dolor de mucha gente compararlas de igual manera. Hoy en día, a las personas con discapacidad, por ejemplo, no las persiguen sistemáticamente grupos organizados como si sucede con otras de estas comunidades y esto hace que la violencia asociada sea mucho menor. Pero si es comparable desde un punto de vista académico en el que característica más barrera cultural o física es igual a discriminación.

Entonces, las personas con discapacidad no son objetos de una maldición del karma, ni objetos de intervenciones científicas médicas, ni objetos de políticas asistencialistas sino sujetos con derechos.

Ahora ¿cómo se traduce esto en las ciudades?

El hecho de que las ciudades concentran a la mayoría de la población de ALC hace que este reto sea particularmente importante en las áreas urbanas. Una ciudad que elimina las barreras para las personas con discapacidad y genera entornos que puedan ser utilizados por el mayor número de personas posible se mueve en la dirección correcta para lograr una verdadera inclusión.

Si bien ese esfuerzo por eliminar barreras no es un favor sino un derecho, también puede entenderse desde el beneficio que esto trae para las mismas ciudades y las sociedades que las habitan. Más personas, con más diversidad, teniendo más acceso a más oportunidades, se traduce en más desarrollo y menos costos.

Ahora, lograr ciudades accesibles implica una articulación de bastantes actores en diferentes frentes, cada uno haciendo su parte: política pública, inversión pública y privada, activismo de la sociedad civil, conocimiento técnico, presión mediática, monitoreo y sanción de autoridades legítimas y capacitadas, cultura ciudadana, entre otras.

¿A través de qué herramientas se aplica esto en la práctica?

Las ciudades coloniales en Latinoamérica son un verdadero patrimonio de la arquitectura universal. Desde la catedral de Oaxaca, pasando por las placitas esparcidas por el Cuzco hasta las fuentes de Ouro Preto, hay mil joyas por descubrir y cada año millones de turistas se deleitan con estos emblemas del pasado que parecen ser en sí mismos portales hacia algo místico. Pero hay un detalle que olvidaron los talentosos arquitectos y urbanistas de estas maravillosas obras de arte: la accesibilidad. Si bien la primera silla de ruedas fue inventada en el siglo XVI,

precisamente en España para el rey Felipe II, la infraestructura necesaria para que esta pudiese ser utilizada en condiciones de seguridad y comodidad y de forma autónoma y natural estaba aún lejos de ser perfeccionada. Menos excusables son las construcciones y detalles urbanísticos que hoy en día conforman nuestras ciudades y que, si bien fueron construidos hace pocas décadas o incluso años, aún no tienen los criterios básicos de accesibilidad para sillas de ruedas y para personas con cualquier tipo de discapacidad.

Entonces, ¿qué hacemos? ¿Pasamos un bulldozer que tumbe las edificaciones coloniales para realizar nuevos espacios accesibles? ¿Tumbamos los sistemas de transportes, redes de urbanismo y otros espacios públicos para empezar todo de nuevo? No, sería salvaje e insensato. Por fortuna, la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad propone dos herramientas para resolver este problema: los ajustes razonables y el diseño universal.

En el mundo de la arquitectura, los ajustes razonables son algo así como una mirada revisionista hacia el pasado. ¿Qué tenemos que hacer para que esas construcciones que ya existen se conviertan en espacios accesibles? A veces se trata de una sencilla rampa o elementos ornamentales que a través de hierro y madera hacen la magia para que personas con discapacidades puedan acceder sin necesidad de romper esos ladrillos que hacen parte del patrimonio cultural. Es decir, es una solución que no es perfecta, pero es "razonable". Hace ajustes alrededor de lo que ya existe y lo convierte en posible para todos. "Hackea" el sistema y lo deja abierto.

El diseño universal, en cambio, es más bien una mirada hacia el futuro. Así, todas las construcciones nuevas deben contemplar desde el principio, desde el mismo diseño, desde el plano y el Autocad, parámetros internacionales de accesibilidad. No tumbaremos las iglesias coloniales para hacerlas accesibles, pero sí haremos una iglesia nueva que pueda ser utilizada en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos. Eso implica que toda la construcción cuente con accesos para todos, sin que éstos sean segregados o "especiales". Puertas, baños, urbanismo, terminales de transporte, accesos a edificios públicos, etc. En todos los lugares, desde los espacios naturales, pasando por los municipios rurales hasta las grandes ciudades, los estados deben garantizar una accesibilidad, de buena calidad, en la que esté implicada la amplia diversidad de la población.

Así, aplicando ajustes razonables y diseño universal poco a poco iremos transformando nuestras ciudades para que en la infraestructura se plasmen los valores de la Convención de Naciones Unidas y la discapacidad se convierta en nada más que un detalle anecdótico dentro de las muchas fases de la identidad de una persona en vez de una limitante para acceder a sus derechos.

Aplicando ajustes razonables y diseño universal poco a poco iremos transformando nuestras ciudades.

CIUDADES INCLUSIVAS Y ACCESIBLES

Victor Pineda,
Luis Artieda,
Katherine Chacón Martínez, y
Federico Poitier-World Enabled[2]

El mundo se está urbanizando con rapidez.

Más de 87 millones de personas migran a las ciudades cada año.

Durante los próximos 35 años, las ciudades definirán prácticamente todos los aspectos del desarrollo mundial, incluida la forma en que se debaten e implementan los derechos humanos fundamentales (Independent Group of Scientists, 2019). La exclusión social, la discriminación y la marginación plantean grandes dificultades para construir ciudades inclusivas, hacer valer los derechos, y proporcionar acceso equitativo a las oportunidades en las zonas urbanas. Cada vez es más importante fomentar en las ciudades y sociedades la diversidad humana, la inclusión social y la igualdad. Ésto es fundamental para lograr un futuro verdaderamente inclusivo y sostenible para todas las personas (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2009).

Global Infrastructure Hub (2019) calcula que necesitaremos inversiones en infraestructura por un valor de 15 billones (millones de millones) de dólares para hacer frente a la transformación urbana en curso.

Pero es decisivo que en esta expansión y transformación de los entornos urbanos se tenga en cuenta el hecho de que una de cada siete personas tiene una discapacidad. La urbanización brinda oportunidades para la inclusión social, el acceso equitativo

2. Este estudio de caso fue adaptado a partir del documento Ciudades inclusivas y accesibles, presentado por World Enabled durante el Cabildo Público de la Cumbre Mundial de Líderes Locales y Regionales, que fue organizada en noviembre de 2019 por Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) en Durban (Sudáfrica) (World Enabled, 2019).

a servicios y medios de vida, y la participación y movilización de poblaciones vulnerables en riesgo de exclusión. Para aprovechar estas oportunidades, las ciudades deben garantizar que el desarrollo urbano sea inclusivo y respete los derechos de todas las personas, en particular las comunidades marginadas, como las personas con discapacidad y las personas mayores.

En la actualidad, las personas con discapacidad y las personas mayores representan el 25% de la población mundial y enfrentan numerosos obstáculos para su inclusión efectiva en las ciudades (OMS, 2011), como la falta de acceso a transporte y espacios públicos, empleo y educación. Hoy en día, más de la mitad de las personas con discapacidad y personas mayores viven en ciudades y pueblos, y se calcula que en 2050 más de 2.000 millones de personas con discapacidad y personas mayores vivirán en ciudades y pueblos (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2015).

En todo el mundo, las personas con discapacidad representan aproximadamente el 13% de la población (Servimedia, 2008; Kraus et al., 2018). Sin embargo, es posible que las cifras reales sean mucho más altas; según estadísticas europeas, cuando se tiene en cuenta la información facilitada por las propias personas interesadas, en lugar de registros gubernamentales formales, puede que hasta el 25% de la población esté conformado por personas con algún tipo de discapacidad (Servimedia, 2015).

En toda ALC, las estadísticas muestran que la prevalencia de las mujeres con discapacidad es generalmente más alta que la de los hombres (14,9% frente a 10,9% en Chile, 10,4% frente a 7,1% en México y 11,6% frente a 9,6% en Perú). En esta región, si se tienen en cuenta todos los grupos prioritarios también afectados por problemas de accesibilidad, como las personas con discapacidad, las personas mayores de 60 años, los niños y niñas menores de 5 años y las embarazadas, el porcentaje aumenta a aproximadamente el 38% de la población total (EUROsociAL, 2015).[3]

Tras reconocer las tendencias y oportunidades de la transformación urbana, las ciudades de todo el mundo deben decidir cómo adaptar sus estructuras y servicios a fin de que sean inclusivos y accesibles para todas las personas.

3. En ALC, el 30,1% corresponde a estratos de pobreza, mientras que el 37,9% de la población son estratos sociales no pobres pero vulnerables.

"Una ciudad inclusiva y accesible es un lugar donde todas las personas, independientemente de sus medios económicos, género, origen étnico, discapacidad, edad, identidad sexual y condición migratoria o religión, están habilitadas y empoderadas para aprovechar plenamente las oportunidades sociales, económicas, culturales y políticas que las ciudades tienen para ofrecer" (Banco Mundial, 2015).

Las ciudades pueden mejorar los resultados sociales y económicos para todas las personas eliminando los obstáculos físicos, de movilidad, digitales, de comunicación y de participación, y adoptando políticas, inversiones y programas de desarrollo urbano inclusivos. Algunas de las iniciativas que las ciudades pueden adoptar son políticas que promuevan la accesibilidad y el diseño universal, mejoren el acceso en las zonas urbanas y proporcionen viviendas y transporte más asequibles, una mejor movilidad y espacios públicos seguros, así como programas de inclusión social que incluyan a las minorías e integren a las personas recién llegadas.[4]

EL MARCO JURÍDICO

La accesibilidad es un derecho humano que todos los gobiernos deben garantizar. Con el establecimiento de parámetros de accesibilidad, se pueden aprovechar las oportunidades para la plena inclusión social de personas con discapacidad (World Enabled, 2016).

Muchos gobiernos que han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre los *Derechos de las Personas con Discapacidad* y muchas ciudades que han adoptado el marco de las *Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores* de la Organización Mundial de la Salud (OMS) han asumido la responsabilidad y el compromiso de crear una sociedad inclusiva y accesible. La accesibilidad también se reconoce cada vez más como un derecho humano fundamental y una condición previa para que las personas mayores y las personas con discapacidad vivan de manera independiente y participen de manera plena e igualitaria en la sociedad. Los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)*, la *Nueva Agenda Urbana* y el *Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres*, con el claro mandato de no dejar a nadie atrás, ofrecen oportunidades decisivas para que las ciudades definan un futuro urbano más inclusivo y accesible para todas las personas.

4. Por diseño universal se entiende el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006, artículo 2).

La inclusión de la accesibilidad en el proceso de desarrollo urbano se puede dividir en tres aspectos principales: entornos físicos y sistemas de movilidad, vivienda adecuada, e infraestructura digital y de información. Estos tres aspectos se promueven en importantes acuerdos multilaterales, normas y tratados. Aunque estos documentos jurídicos multilaterales se refieren a la accesibilidad integral, cada uno de ellos trata uno, o más, de los tres aspectos principales. Por ejemplo, la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* se centra directamente en el entorno físico y los sistemas de movilidad en el en el artículo 20, relativo a la movilidad personal, al igual que aborda la accesibilidad desde una perspectiva más amplia, como un derecho y un principio general en el artículo 9, sobre accesibilidad, el cual incluye la accesibilidad en edificios, vías públicas, transporte y viviendas, al igual que accesibilidad de los servicios de información y comunicaciones. Un foco específico en vivienda adecuada se encuentra incluido en el artículo 28 sobre nivel de vida adecuado y protección social de la Convención, mientras que el enfoque específico en accesibilidad a la información está incluido en el artículo 21 sobre libertad de expresión y de opinión y acceso a la información (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006). El *Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres*, un acuerdo voluntario por un plazo de 15 años, se centra en la adaptación al cambio climático a fin de reducir el riesgo de desastres y se refiere a la accesibilidad en la información y la infraestructura digital en los artículos 7, 18, 19, 24 y 30 (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015). La *Nueva Agenda Urbana*, un documento orientado a la adopción de medidas para el desarrollo urbano sostenible, menciona la accesibilidad en relación con la vivienda adecuada en los artículos 13, 14, 25, 32, 34, 36, 67 y 95 (Naciones Unidas, 2017).

Es importante tener en cuenta que la mayoría de estos documentos multilaterales son documentos no vinculantes, es decir que los países firmantes no están jurídicamente obligados a cumplirlos. La excepción es la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, que es un tratado vinculante firmado por más de 172 países y partes.

Existen otros acuerdos e instrumentos multilaterales que tratan aspectos fundamentales del desarrollo urbano, como la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (los 17 *Objetivos de Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas), la iniciativa de la OMS *Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores* y las normas de la Organización Internacional de Normalización (normas ISO) que se refieren a la accesibilidad del entorno edificado, las ciudades sostenibles y la accesibilidad digital (ISO).[5]

5. Estándares ISO referidos al ambiente construido, ciudades, y accesibilidad digital. (ISO 21542, ISO 40500, ISO 37122)

Otros documentos que tienen una visión holística de todos los aspectos de accesibilidad son la Declaración Universal de Derechos Humanos, que establece en el artículo 21.2 que "toda persona tiene el derecho de acceso, en condiciones de igualdad, a las funciones públicas de su país", y la declaración de la campaña Ciudades para Todos (2019) (Pacto Mundial sobre Ciudades Inclusivas y Accesibles), que incluye seis principios rectores para lograr ciudades inclusivas y accesibles: 1) no discriminación, 2) participación, 3) accesibilidad, 4) políticas y programas urbanos inclusivos, 5) creación de capacidades y 6) datos para el desarrollo. Los principios rectores de Ciudades para Todos promueven políticas que protegen los derechos de las personas con discapacidad y combaten las políticas de exclusión que perpetúan la desigualdad.

También es importante comprender que, a pesar de ser obligatorios a nivel federal, casi el 70% de los Objetivos de Desarrollo Sostenible se lograrán, o no, a nivel local. La inclusión es un tema central en todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2015); sin embargo, no se la mide ni define bien a nivel básico en la gobernanza municipal.

En el cuadro 1 que figura a continuación se muestra el marco jurídico en relación con los tres aspectos principales y los países o ciudades firmantes de cada uno de los instrumentos internacionales. Todos los países de ALC han firmado los acuerdos de las Naciones Unidas. Sin embargo, solamente 21 países de ALC han firmado la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, de la Organización de los Estados Americanos (OEA); 157 ciudades de solo 9 países de ALC se han unido a la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores de la OMS[6]; y 4 ciudades de ALC han firmado el Pacto Mundial de la campaña Ciudades para Todos.

6. El marco y la guía para la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores de la OMS se pueden encontrar en Adhesión a la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores (GNAFCC) (OMS, 2019), inspirado en Ciudades globales amigables con los mayores: una guía (OMS, 2007).

Las ciudades bien planificadas mejoran notoriamente los resultados sociales y económicos para las PcD, sus familias y las comunidades que integran.

TABLA 1

Coincidencias entre documentos y normas jurídicas multilaterales (con menciones y conceptos específicos sobre la accesibilidad) en tres esferas diferentes del desarrollo urbano.

	1 Ambiente físico y sistemas de movilidad	2 Vivienda adecuada
Declaración de Derechos Universales (ONU)	Artículo 21.2	Artículo 21.2
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU)	Artículos 9, 20	Artículos 19, 28
Agenda 2030 - Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU)	ODS 11.2, 11.3, 11.7, 11.A,11.B	ODS 11.1, 11.3, 11.B,11.C
Nueva Agenda Urbana (ONU)	Artículos 11, 13.a,13.b, 13.f, 14.a, 14.b, 25, 32, 34, 36, 37, 55, 67, 95, 100, 114	Artículos 13.a, 14.a, 25, 32, 34, 36, 67, 95
Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las PcD (OAS)	Artículos 3.a, 3.b, 3.c	Artículos 3.a, 3.b, 3.c
Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 (ONU)	Artículos 7, 19.d, 30.k, 32	Artículos 7, 19.d, 30.j, 30.k, 32
Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores[7] (OMS)	Artículos 1, 19, 29, 57, 59	Artículos 55, 59
Estándares ISO	ISO 40500, ISO 37122	ISO 21542
Ciudades Para Todos: 6 Principios Clave[8]	1. No-Discriminación, 2. Participación, 3. Accesibilidad 4. Programas y Políticas Urbanas Inclusivas, 5. Desarrollo de Capacidades, 6. Datos para el Desarrollo	

7. En este análisis, el documento Estrategia y plan de acción mundiales sobre el envejecimiento y la salud (OMS, 2017) se utiliza como documento de política estratégica para la iniciativa de la OMS Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores. La relación se explica en Adhesión a la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores (GNAFCC): "En 2002, la OMS publicó El envejecimiento activo: un marco de políticas. Ciudades amigables con los mayores: una guía que está basada en este marco. En 2015, la OMS publicó un nuevo marco para el envejecimiento saludable, que desde entonces ha sido aprobado por 194 Estados miembros y constituye la base de la Estrategia y plan de acción mundiales de la OMS sobre el envejecimiento y la salud (2016-2030). El nuevo enfoque de la OMS complementa nuestro enfoque anterior, al enmarcar las acciones favorables a las personas mayores a fin de lograr el objetivo de mejorar la capacidad funcional y extender estos conceptos de una manera que sea relevante para todos los sectores y que puedan alentarlos a trabajar juntos" (OMS, 2019).

3 Información e infraestructura digital

Artículo 21.2

Artículos 9, 20, 21

ODS 11.B

Artículos 34, 36, 92, 156

Artículos 3.a, 3.b, 3.c

Artículos 7, 18.g, 19.d, 19.g, 24.e, 30.k

Artículos 29, 59

ISO 40500, ISO 37122 *

São Paulo, Rio de Janeiro, y Curitiba (Brasil), Puebla (México), y Otavalo (Venezuela).

Países signatarios de ALC:

Antigua y Barbuda
Argentina
Bahamas
Barbados
Belize
Bolivia
Brasil
Chile
Colombia
Costa Rica
Cuba
Dominica
Ecuador
El Salvador
Granada
Guatemala
Guyana
Haití
Honduras
Jamaica
México
Nicaragua
Panamá
Paraguay
Perú
República Dominicana
Saint Kitts and Nevis
San Vincente y las Granadinas
Santa Lucía
Surinam
Trinidad y Tobago
Uruguay
Venezuela

Argentina
Brasil
Chile
Costa Rica
Cuba
México
Peru
Puerto Rico
Uruguay

8. Se enumeran las ciudades latinoamericanas firmantes de esta campaña, hasta diciembre de 2019.

*casi todos los países excepto Venezuela y Grenada

OPORTUNIDADES DE CONSTRUIR CIUDADES PARA TODAS LAS PERSONAS

Las mujeres, los hombres, las niñas y los niños con discapacidad continúan enfrentando una discriminación importante con respecto a la movilidad y el acceso a la infraestructura y los servicios urbanos (por ejemplo, vivienda, transporte, agua potable, educación, empleo, servicios de salud y tecnologías de la información). Esto no solamente se traduce en exclusión, sino también en menos oportunidades de empleo, educación y participación política (World Enabled, 2016).

Afrontar estos problemas brinda la oportunidad de combatir la desigualdad en toda la ciudad, pero también, de manera más amplia, de afrontar otras cuestiones transversales decisivas.

Algunas de las principales oportunidades a nivel local consisten en mejorar los resultados sociales y económicos e incorporar el diseño universal en los procesos de planificación y en la infraestructura del turismo. En los aspectos transversales, existen oportunidades en relación con el cambio climático y la mitigación de riesgos.

OPORTUNIDADES A NIVEL LOCAL

Mejora de los resultados sociales y económicos

Las ciudades bien planificadas mejoran notoriamente los resultados sociales y económicos para las personas con distintos tipos de discapacidades, sus familias y las comunidades que integran.

Las menores tasas de participación económica y laboral de las personas con discapacidad imponen una mayor carga de asistencia social a los gobiernos, lo que revela los costos de exclusión, que se calculan entre el 3% y el 7% del PIB a nivel mundial (Buckup, 2009). En Estados Unidos, según una encuesta llevada a cabo en 2010 por la Oficina del Censo de los Estados Unidos (Brault, 2012), las personas con discapacidad tienen menos probabilidades de tener empleo, ganan menos por año cuando tienen empleo y tienen más probabilidades de estar en situación de pobreza. Las economías de ingresos bajos y medianos generalmente limitan los recursos para aprovecharlos al máximo; por lo tanto, los costos asociados con la exclusión de la fuerza de trabajo de un solo grupo, como las personas con discapacidad, pueden producir pérdidas sustanciales, equivalentes a alrededor del 7% del PIB nacional (Naciones Unidas, 2016).

Captación del turismo

En el sector del turismo, que es vital para muchos países latinoamericanos (especialmente el Caribe, donde el turismo representa cerca del 30% del PIB), los costos asociados con no adoptar los principios del diseño universal en infraestructura turística implican no atraer al 20% del mercado mundial (Naciones Unidas, 2016).

Ahorro de costes

La incorporación de principios y normas de accesibilidad al comienzo del proceso de planificación representa otra oportunidad importante para las ciudades.

Por ejemplo, adaptar las construcciones para hacerlas accesibles es mucho más caro (hasta un 20% del coste original) que integrar la accesibilidad y los principios del diseño universal en los edificios nuevos. Cuando se los incorpora al inicio del proceso de planificación, este coste representa solo alrededor del 1% del total (OMS, 2011).

OPORTUNIDADES EN LO TRANSVERSAL

Cambio climático

La accesibilidad es un problema transversal que toca diversos temas.

Un ejemplo de esto es cómo la accesibilidad se relaciona directamente con la sostenibilidad ambiental y la resiliencia (que a su vez está vinculada a los esfuerzos de reducción del riesgo de desastres). Se calcula que habrá al menos 200 millones de personas desplazadas por eventos climáticos para 2050, de las cuales al menos 30 millones serán personas con discapacidad. Y esa cifra no tiene en cuenta a las muchas otras personas que son dejadas atrás y tienen que luchar por ganarse la vida en entornos degradados (Organización Internacional para las Migraciones, 2016).

Existen medidas e iniciativas para aumentar la accesibilidad en las zonas urbanas, así como para disminuir la contaminación directamente relacionada con el cambio climático (IPCC, 2014). Por ejemplo, es posible que las ciudades compactas ayuden a mejorar la accesibilidad y la movilidad con bajo nivel de emisiones de carbono.[9]

9. El sector del transporte produce alrededor del 23% de las emisiones de CO2 mundiales relacionadas con la energía, lo que equivalía a 6,7 gigatoneladas de CO_2 en 2010 (IPCC, 2014).

La dispersión de las zonas residenciales generalmente obliga a que las personas y los bienes recorran distancias más grandes, lo que agrava la congestión y los patrones de movimiento insostenibles, además de reforzar la segregación.

Los entornos urbanos pueden ser accesibles, bajos en emisiones de carbono y más humanos; y pueden influir en la salud de una comunidad en el largo plazo a través de medidas como normas mínimas de densidad, reglamentos sobre los usos mixtos, e incentivos para apoyar la densificación en la construcción. Un ejemplo de una medida de este tipo es el principio de la proximidad a las estaciones de la Ley de Planificación de Dinamarca, que exige que las oficinas nuevas de más de 1.500 metros cuadrados se ubiquen a 600 metros de una estación de ferrocarril, lo cual genera la forma urbana compacta y eficiente de Copenhague (LSE, 2014). Al disminuir la dependencia de los automóviles y fomentar formas más activas de transporte personal, es posible que las ciudades mejoren los resultados de salud y la movilidad de quienes no pueden o no quieren conducir (por ejemplo, jóvenes, personas con discapacidad, personas mayores) (New Economy Report, 2014).[10] Menos automóviles en marcha también se traduce en menos contaminación del aire y menos emisiones de gases de efecto invernadero, con los correspondientes beneficios para la salud y el medioambiente (World Enabled, 2016; Junta Investigadora del Transporte y Consejo Nacional de Investigación, 2009).[11]

Muchas ciudades de todo el mundo, incluidas ciudades de ALC, han establecido estrategias de construcción de viviendas en función del transporte público por las que las construcciones de mayor densidad y para usos mixtos se concentran en las proximidades de las estaciones y a lo largo de las líneas de tránsito.

Esto facilita el uso de los servicios de transporte público, lo que disminuye la necesidad de tener un automóvil personal. Así, se necesitan menos espacios de estacionamiento y otras infraestructuras para automóviles, además de que aumenta el espacio público disponible. Algunas mejoras accesibles a las estrategias de construcción de viviendas en función del transporte son los sistemas integrales de búsqueda de caminos e información fácil de leer para ayudar a todas las personas usuarias, entre ellas turistas, a desplazarse en entornos complejos como las estaciones de transporte público. Otro ejemplo son los autobuses de piso bajo, utilizados por primera vez en Curitiba (Brasil), para mejorar el acceso general al transporte público, en particular el acceso de las personas mayores y las personas con discapacidad, como las que usan sillas de ruedas y andadores (World Enabled, 2016; OMS, 2011).

10. "El transporte urbano es más complejo que otros sectores del transporte, no solo porque implica la integración de diferentes sistemas de transporte, sino también porque coproduce accesibilidad y desarrollo espacial" (New Economy Report, 2014).
11. El Consejo Nacional de Investigación (National Research Council) de Estados Unidos calcula que duplicar la densidad en las zonas metropolitanas permite reducir los kilómetros recorridos por vehículo en hasta un 25%, cuando también se concentra el empleo, con lo que disminuye la contaminación por gases de efecto invernadero de los automóviles.

La falta de acceso a sistemas de alerta temprana, transporte y viviendas, edificios y espacios públicos sin obstáculos pone en alto riesgo a las personas con discapacidad y a las personas mayores en caso de desastres naturales, y conflictos o desastres poco graves, pero de alta frecuencia (Naciones Unidas, 2013).

Por ejemplo, la tasa de mortalidad de las personas con discapacidad fue el doble que la del resto de la población durante el terremoto y tsunami de Japón en 2011 (Naciones Unidas, 2013).

Actualmente hay ejemplos de colaboraciones para mitigar estos riesgos, como el caso de Chakaria (Bangladesh). Tras las inundaciones de 2015, que fueron las más altas de las que se tenga memoria, una coalición de la sociedad civil integrada por las organizaciones Centre for Disability in Development (CDD), Christian Blind Mission (CBM) y Social Assistance and Rehabilitation for the Physically Vulnerable (SARVP) ayudó al Instituto de Investigación sobre Vivienda y el Gobierno de Bangladesh a realizar un estudio para diseñar y construir un prototipo de vivienda. El prototipo, accesible para todas las personas y resistente a las inundaciones repentinas, fue el resultado de un concurso en el que participaron universidades locales (World Enabled, 2016). La coalición se reunió con la comunidad afectada, y con algunas personas con discapacidad para conocer sus necesidades de vivienda en general, así como también durante una inundación.

Un total de 66 estudiantes presentaron 19 diseños, lo que brindó la oportunidad de seleccionar diferentes prestaciones de accesibilidad y diseño universal que cumplían criterios fundamentales como la comodidad, la usabilidad, la seguridad, el uso de materiales locales, el bajo coste y los métodos de construcción fáciles de reproducir (World Enabled, 2016). Tras construir un prototipo y estudiar su resistencia, CDD y CBM iniciaron una campaña de promoción para promover el diseño y sus innovaciones en materia de accesibilidad y diseño universal para cualquier proyecto de construcción de viviendas nuevas en zonas donde se producen inundaciones repentinas. Se trata de un buen ejemplo de cómo la colaboración entre agentes nacionales y locales puede ser fundamental para producir modelos innovadores de accesibilidad, sostenibilidad y resiliencia.

DESAFÍOS DE CONSTRUIR CIUDADES PARA TODAS LAS PERSONAS

Aunque las ventajas de que una ciudad adopte medidas encaminadas a mejorar la accesibilidad puedan ser claras, quedan numerosos desafíos que superar para aprovechar al máximo las ventajas del diseño y desarrollo urbano inclusivo. A continuación se detallan algunos de los principales desafíos, así como ejemplos de programas y prácticas utilizados para mitigarlos:

Participación de grupos vulnerables: Las personas con discapacidad y las personas mayores deben participar en la planificación, el diseño y el monitoreo de las transformaciones del desarrollo urbano. En Uzbekistán, se creó el programa Accesibilidad, Conciencia Cívica, Empleo y Apoyo Social para las Personas con Discapacidad. Este programa contó con la participación de diferentes agentes, incluyendo a personas con discapacidad física, que ayudaron a elaborar las leyes necesarias relacionadas con los problemas de accesibilidad, además de monitorear la accesibilidad de los edificios públicos a lo largo del tiempo (Naciones Unidas, 2016).

Uso de indicadores de accesibilidad: La selección de indicadores para usar en el diseño de políticas y estrategias de planificación urbana que permitan medir y monitorear la inclusión puede resultar una tarea difícil. Un ejemplo de buena práctica aplicada en ALC es la Guía para la Elaboración de Planes de Accesibilidad Universal en Ecuador. El programa permitió reunir datos nacionales sobre accesibilidad universal que luego se utilizaron como referencia para las siguientes evaluaciones de la implementación del ajuste universal (Naciones Unidas, 2016).

Coordinación interinstitucional a nivel local y nacional: La coordinación de los enfoques de inclusión, accesibilidad y derechos humanos puede resultar compleja, ya que sus estrategias e implementación a menudo se gestionan por separado. El foro One Quarter for All, celebrado en Alemania con el apoyo de la iniciativa Q8, incluyó participantes de la comunidad, personal gubernamental, comunidades religiosas, asociaciones y fundaciones locales.[12] El foro, que sirvió para difundir iniciativas locales y emprendimientos conjuntos de edificación, estableció 30 objetivos y las recomendaciones correspondientes para el desarrollo arquitectónico urbano inclusivo (Naciones Unidas, 2016).

Conocimiento y comprensión: Las personas responsables de las políticas, la planificación urbana, la prestación de servicios y el diseño, deben conocer y comprender los beneficios sociales, económicos y de innovación de la inclusión y la accesibilidad para el desarrollo urbano inclusivo. Estos conocimientos deben

12. La iniciativa Q8 es un proyecto de Evangelische Stiftung Alsterdorf, una importante fundación con sede en Hamburgo dedicada, entre otros fines, a ayudar a las personas con discapacidad (Fembeck, 2017).

extenderse también a las herramientas disponibles para apoyar estrategias de desarrollo urbano inclusivo. En el Plan de Acción para Kuala Lumpur como Ciudad Accesible, elaborado en 2010, se estableció un marco de implementación que incluyó talleres, auditorías sobre el acceso y un enfoque holístico en las tres etapas del proceso de construcción: diseño, construcción y postconstrucción. Se destacaron tres áreas prioritarias: legislación, cumplimiento y monitoreo, y sensibilización (Naciones Unidas, 2016).

Capacitación: Es preciso elaborar programas dirigidos a personas que formulan políticas gubernamentales, estudiantes y profesionales sobre cómo construir ciudades accesibles. El curso de apoyo a profesionales de la arquitectura y la planificación urbana para comprender la accesibilidad, de la Alianza Global sobre Tecnologías y Ambientes Accesibles (Global Alliance on Accessible Technologies and Environments, GAATES), está disponible en todo momento y permite a las personas aprender respondiendo cuestionarios a su propio ritmo, cuando les sea conveniente. El curso está diseñado para satisfacer las necesidades de educación permanente de profesionales de la arquitectura, el diseño de paisajes y el urbanismo, pero está abierto a cualquier persona interesada en el diseño accesible y su implementación en espacios públicos (Naciones Unidas, 2016).

Presupuestos y mecanismos de financiación inclusivos y participativos: Estos presupuestos y mecanismos son necesarios para implementar de manera efectiva políticas y estrategias de desarrollo urbano inclusivo. Un buen ejemplo al respecto es el programa de Estados Unidos de vivienda con medidas de atención para personas con discapacidad llamado Supportive Housing for Persons with Disabilities. En ese país, hay fondos federales, estatales y municipales, así como inversiones de capital corporativo, que participan en la financiación y la construcción de viviendas. El gobierno otorga subsidios a los alquileres, lo que permite que las personas no destinen más de un tercio de sus ingresos a ese fin. Se recurre a subvenciones del gobierno, fundaciones y donaciones privadas para financiar los servicios de apoyo necesarios (Naciones Unidas, 2016).

Generación de datos inclusivos y desglosados: Es necesario generar estos datos a los efectos de identificar mejor a las poblaciones vulnerables de la sociedad y los obstáculos específicos que enfrentan para acceder a los servicios públicos de la ciudad. El programa de información visual y acústica utilizado en los autobuses públicos de España fue creado para permitir que las personas con discapacidad visual o auditiva usen el transporte público de manera segura e independiente (Naciones Unidas, 2016). Está basado en una plataforma de datos abiertos, lo que permite a terceros desarrollar aplicaciones y crear funcionalidades adicionales.

Liderazgo del gobierno local: Es esencial contar con autoridades que apoyen el desarrollo urbano inclusivo y que mantengan el compromiso con los programas para lograr buenos resultados. El Plan Maestro de Accesibilidad de Singapur es un ejemplo de liderazgo y compromiso sólidos por parte de las autoridades municipales para crear un entorno edificado de fácil acceso. Se trata de un marco holístico que abarca tanto la accesibilidad como el diseño universal, con una estrategia de niveles y alcances múltiples para proponer soluciones a los problemas de accesibilidad de las edificaciones pasadas, presentes y futuras (Naciones Unidas, 2016).

Disposiciones para espacios públicos seguros y accesibles: El proyecto mexicano para transformar terrenos infrautilizados en espacios públicos inclusivos proporciona un buen ejemplo de cómo se puede recuperar el espacio público mediante la creación de "parques de bolsillo". Se trata de un enfoque inclusivo desde una etapa inicial en la que se procuró la participación de la comunidad y el asesoramiento de personas expertas en accesibilidad en el proceso de toma de decisiones (Naciones Unidas, 2016).

Combatiendo a la estigmatización y las actitudes negativas contra las poblaciones vulnerables: Desafortunadamente, las percepciones negativas acerca de las personas con discapacidad no son raras. Esto lleva a la consolidación de nociones como la invalidez y puede dar lugar a que se les niegue el acceso al empleo, la educación y la vivienda por motivos de discapacidad, edad o género. Un ejemplo de iniciativa que ha ayudado a combatir este problema es el del programa canadiense "Comunidades habitables e inclusivas para personas mayores con discapacidad y toda la ciudadanía canadiense: modelo y herramientas para la acción". El objetivo general del programa era capacitar a responsables de políticas, responsables de la prestación de servicios y el público general sobre cómo crear comunidades habitables e inclusivas, y elaborar marcos de planificación y evaluación basados en el modelo conceptual de estas comunidades que la sociedad y el gobierno puedan compartir. Estos modelos conceptuales se aplicaron para mejorar la coordinación de las actividades, la toma de decisiones y la distribución de los recursos para toda la comunidad, incluidas las personas con discapacidad (Naciones Unidas, 2016).

OFICINAS Y SECRETARÍAS MUNICIPALES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Muchas ciudades del mundo tienen organismos específicos encargados de administrar programas que promueven la accesibilidad y la inclusión y, en términos generales, de defender los derechos de las personas con discapacidad.

En las grandes zonas metropolitanas de Estados Unidos, la Oficina para las Personas con Discapacidad es el órgano asesor designado para el cumplimiento de la Ley sobre los Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). Estas oficinas asesoran a alcaldías y concejos municipales en asuntos que afectan a la comunidad de personas con discapacidad (The ADA National Network, 2020).[13] De manera similar, en algunas ciudades de ALC, las municipalidades han creado secretarías para las personas con discapacidad que sirven de enlace entre esta comunidad y la municipalidad.

Esto ayuda a garantizar que los derechos de esas personas se tengan en cuenta en los programas, las políticas y los servicios municipales.

Dos buenos ejemplos son las ciudades de Nueva York en Estados Unidos y São Paulo en Brasil. En Nueva York, la Oficina de la Alcaldía para las Personas con Discapacidad asigna recursos y saca adelante sus propias iniciativas en colaboración con diversas partes interesadas, incluidos el sector privado y la sociedad civil. La Secretaría para las Personas con Discapacidad de São Paulo gestiona proyectos que promueven la accesibilidad y garantizan los derechos personales. Estos dos organismos tienen diversos programas e iniciativas, y algunos de los temas en los que se han centrado se destacan en las siguientes secciones.

13. "La ADA es una ley de derechos civiles que prohíbe la discriminación contra las personas con discapacidad en todas las esferas de la vida pública, incluidos los trabajos, las escuelas, el transporte y todos los lugares públicos y privados que están abiertos al público en general. El propósito de la ley es garantizar que las personas con discapacidad tengan los mismos derechos y oportunidades que las demás personas" (The ADA National Network, 2020).

En algunas ciudades de ALC, las municipalidades han creado secretarías para las personas con discapacidad que sirven de enlace entre esta comunidad y la municipalidad.

ACCESIBILIDAD DIGITAL

Este informe presenta las mejoras relativas a la accesibilidad en los sitios web, las aplicaciones de celulares, los mapas, los videos y demás contenido digital en los últimos dos años. El análisis se basa en la Metodología de Puntuación de la Accesibilidad de la Municipalidad de Nueva York, inspirada en las normas WCAG 2.0 nivel AA (W3C, 2008).[14] Del mismo modo, en São Paulo, la Secretaría para las Personas con Discapacidad ha creado el Sello de Accesibilidad Digital, que certifica sitios web y portales electrónicos locales que cumplen con los criterios de accesibilidad establecidos a nivel nacional e internacional (Artieda et al., 2019).[15] Además, el Centro de Intermediación en Lengua de Señas Brasileña de esta secretaría permite a las personas con discapacidad auditiva, sordas y sordociegas tener acceso a cualquier servicio público en la ciudad (Artieda et al., 2019).[16] Las personas con discapacidad auditiva pueden descargar la aplicación, que está disponible de forma gratuita para teléfonos y tabletas Android o iOS, y a través del sitio web. Cuando se activa, el servicio funciona como mediador entre quien lo usa y una persona que actúa como intérprete.

ENTORNO EDIFICADO INCLUSIVO Y ACCESIBLE

El documento Inclusive Design Guidelines, New York City, creado por la Oficina de la Alcaldía de Nueva York para las Personas con Discapacidad en asociación con el Consejo Internacional de Códigos, es una guía técnica de orientación a profesionales de la construcción y el diseño para que produzcan entornos "multisensoriales mejorados" que se adapten a distintos tipos de personas, independientemente de sus facultades físicas y mentales, su sexo o edad. Las pautas incluyen normas conformes al Código de Edificación de la Ciudad de Nueva York y los Estándares de la ADA para un Diseño Accesible 2010, además de otros requisitos legales (Piccolo, 2017). En São Paulo, desde 2004, la Secretaría para las Personas con Discapacidad emite el Sello de Accesibilidad Arquitectónica, que certifica a aquellos edificios que mitigan de forma efectiva los obstáculos físicos para las personas con discapacidad.[17] El sello es otorgado por la Comisión de Accesibilidad Permanente de la municipalidad y puede adjudicarse a edificios públicos y privados.[18] Lo han recibido diferentes tipos de edificios, como escuelas, templos religiosos, restaurantes, bancos y centros culturales.

14. "Las Pautas de Accesibilidad para el Contenido Web (WCAG) 2.0 definen cómo hacer que el contenido web sea más accesible para las personas con discapacidad. La accesibilidad abarca un amplio espectro de discapacidades, incluidas las discapacidades de índole visual, auditiva, física, del habla, cognitiva, del lenguaje, del aprendizaje y neurológica". (W3C, 2008).
15. Véase: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/selo_de_acessibilidade_digital/index.php
16. Véase: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/central_de_libras/index.php?p=203752
17. Véase: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/selo_de_acessibilidade_arquitetonica/index.php?p=259779
18. Véase: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/cpa/

Ambas ciudades, Nueva York y São Paulo, han creado programas de colaboración interinstitucional para conectar los programas municipales con el funcionariado y las personas con discapacidad que usan los servicios.

Desde 2016, todos los organismos municipales neoyorquinos deben designar una persona facilitadora del servicio de discapacidad que coordine con la Oficina de la Alcaldía de la Ciudad de Nueva York para las Personas con Discapacidad las gestiones encaminadas a cumplir con la ADA y otras reglamentaciones sobre la accesibilidad para esas personas. Las funciones de la persona facilitadora incluyen:

ser el contacto principal dentro del organismo para el funcionariado municipal o las personas usuarias con discapacidad que soliciten servicios auxiliares;

documentar denuncias hechas de conformidad con las leyes y reglamentos relacionados con las personas con discapacidad, y derivar esas denuncias a la Oficina de la Alcaldía de la Ciudad de Nueva York para las Personas con Discapacidad; y

analizar y hacer recomendaciones a la persona responsable de cada organismo y a la Oficina de la Alcaldía de la Ciudad de Nueva York para las Personas con Discapacidad a fin de resolver problemas de accesibilidad física y programática.[19]

Todos los años, la Oficina de la Alcaldía de la Ciudad de Nueva York para las Personas con Discapacidad publica un informe anual, AccesibleNYC, que brinda información actualizada sobre el estado de la accesibilidad en las esferas del transporte, el empleo, el empoderamiento financiero, la vivienda, la salud, el acceso a servicios municipales y la educación.[20]

En São Paulo, la Comisión de Accesibilidad Permanente es un órgano colegiado de la Municipalidad de São Paulo vinculado a la Secretaría para las Personas con Discapacidad y compuesto por representantes de varias secretarías, organismos municipales y la sociedad civil.[21] Este programa de colaboración entre organismos se estableció originalmente en 1996 y se modificó después en 2000, 2009 y 2010. La comisión cumple una función asesora y deliberativa en asuntos que incluyen la accesibilidad de los edificios, los lugares públicos, el mobiliario urbano, el transporte y la comunicación. Entre sus integrantes hay profesionales de la ingeniería y la arquitectura. Ofrece cursos y orientación técnica, realiza estudios y

19. Véase: https://www1.nyc.gov/site/mopd/initiatives/disability-service-facilitators-dsf.page
20. Véase: https://www1.nyc.gov/site/mopd/about/reports-publications.page
21. Véase: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/cpa/

análisis de proyectos y coordina acciones integradas en los diversos departamentos de la administración municipal con el fin de eliminar los obstáculos arquitectónicos y de comunicación de la ciudad.

"Nos enorgullece que, hasta julio de 2019, casi 5.000 personas sordas hayan participado en el programa del Centro de Intermediación en Lengua de Señas Brasileña y hayamos certificado 63 sitios web del gobierno municipal y 9 empresas privadas, algo fundamental para el papel de las personas con discapacidad y su verdadera participación en la sociedad".
Cid Torquato, secretario para las Personas con Discapacidad de São Paulo.

RECOMENDACIONES DE POLÍTICAS PARA EL DESARROLLO URBANO INCLUSIVO Y ACCESIBLE

A los efectos de cumplir el principio de no dejar a nadie atrás, los gobiernos locales y regionales deben estructurar sus políticas en torno a instrumentos inclusivos de derechos humanos y marcos de desarrollo como la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, los *Objetivos de Desarrollo Sostenible*, la *Nueva Agenda Urbana* y el marco *Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores de la Organización Mundial de la Salud*.

Además de estos marcos, los gobiernos locales y regionales pueden adaptar sus objetivos en torno a los siguientes seis pilares esenciales para la inclusión y la accesibilidad:

1. **No discriminación:** Prestando especial atención al principio de no dejar a nadie atrás, las políticas urbanas verdaderamente inclusivas dan prioridad al acceso equitativo, asequible y seguro a la infraestructura física, social y digital en todos los objetivos y programas de planificación urbanística, a fin de garantizar el derecho a la ciudad en todos los entornos, con independencia del género, la edad o la discapacidad, en reconocimiento de que todas las personas tienen derecho a la accesibilidad.

2. **Participación:** Las prioridades del gobierno local deben garantizar entornos en los que todas las partes interesadas puedan participar activamente en la definición de políticas y programas urbanos y de planificación inclusivos, en especial aquellas que enfrentan actitudes que limitan su participación, como las personas con discapacidad y las personas mayores. Los programas que fomentan la participación deben garantizar la equidad socioeconómica a través

de programas inclusivos de educación, prácticas de contratación y empleo decente y productivo. En la mayoría de los países de ALC que forman parte del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), los organismos gubernamentales garantizan el respeto de los derechos de las personas con discapacidad. Estas instituciones de Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Nicaragua, Perú, Uruguay y Venezuela interactúan activamente con la sociedad civil, los empleados públicos estatales y municipales, y otras partes interesadas. En Ecuador, el CONADIS es responsable de garantizar el respeto de los derechos de las personas con discapacidad. Actualmente, la organización gestiona la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades y ha realizado esfuerzos en coordinación con los ministerios nacionales para implementar acciones relativas a la accesibilidad universal (CONADIS, 2019).

3 **Accesibilidad:** La implementación de estrategias y políticas urbanas y rurales debería priorizar la accesibilidad como mecanismo cuantificable para garantizar la participación y los entornos no discriminatorios. Priorizar la accesibilidad constituye un primer paso para abordar y resolver el problema de los obstáculos en los entornos físicos, digitales y sociales de las ciudades. Una segunda medida consistirá en realizar los ajustes necesarios para que todas las personas puedan acceder a las herramientas y a la información necesarias a fin de comprender y ejercer sus derechos en la ciudad, entre ellos participar en la vida pública. Ello incluye la prestación de servicios y herramientas inclusivos para facilitar el acceso a instalaciones y espacios públicos, información, sitios web y servicios en línea.

4 **Políticas y programas urbanos inclusivos:** Los gobiernos locales y regionales deben armonizar y adaptar a los estándares locales las normas internacionales, regionales y nacionales relativas a la reglamentación y la legislación en materia de accesibilidad, incluidas la norma ISO 71:2014 (Guía para considerar la accesibilidad en las normas) y la norma ISO 21542:2011 (Construcción de edificios: accesibilidad y uso del entorno edificado), así como las Pautas de Accesibilidad para el Contenido Web 2.0. Estas normas proporcionan sólidos parámetros de pautas técnicas. Las traducciones de las normas deben ir más allá de las disposiciones básicas y deben realizarse en consulta directa con las instituciones responsables y la sociedad civil, en particular las personas con discapacidad y las personas mayores.

En la región de ALC, todos los países son miembros del Comité de Normas ISO, excepto Venezuela y Granada. En el siguiente cuadro se muestran algunos planes relativos a la inclusión en la región:

Argentina	Plan Nacional de Accesibilidad
Bolivia	Plan Nacional de Igualdad y Equiparación de Oportunidades para las PcD- 2006
Brazil	Vivir sin Límite - Plan Nacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad
Colombia	Plan Nacional de Intervención en Discapacidad 2005-2007
Cuba	III Plan de Acción Nacional para la Atención de PcD 2006-2010
Dominican Republic	Plan del Decenio de las Américas: por los Derechos y la Dignidad de las Personas con Discapacidad de la República Dominicana 2006-2016
Ecuador	Plan Estratégico Institucional del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades
	Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades
Guatemala	Plan de Acción sobre la Discapacidad 2008
Haiti	Plan Nacional Quinquenal para la Integración de las Personas con Discapacidad (2010)
Jamaica	Visión 2030 - Plan Nacional de Desarrollo Plan Sectorial sobre las PcD 2009-2030
Mexico	Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las PcD 2014-2018
Panama	Plan Estratégico Nacional para la Inclusión Social de las PcD y sus Familias 2011-2014
Peru	Plan de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad 2009-2018
Trinidad and Tobago	Política Nacional sobre las Personas con Discapacidad (2018)

5 **Creación de capacidades:** Los gobiernos locales y regionales deben fortalecer la capacitación de la comunidad de participar directamente en las gestiones dirigidas a mejorar las normas y la accesibilidad de las instalaciones de los servicios. Para ello, es preciso promover, crear y desplegar capacidades que fortalezcan la influencia de la sociedad civil en la definición de procesos de gobernanza inclusivos y la protección de los derechos humanos en las decisiones a nivel urbano y territorial. Parte de esta capacitación incluye el apoyo activo a programas e investigaciones a través de colaboraciones con universidades y organizaciones no gubernamentales que tienen como objetivo desarrollar y mejorar mecanismos tecnológicos accesibles para el intercambio inclusivo de información, conocimientos, experiencias, capacitación y movilidad.

6 **Datos para el desarrollo:** A los efectos de fundamentar eficazmente los programas futuros y monitorear los existentes, los gobiernos locales y regionales deben obtener y utilizar datos empíricos inclusivos que les permitan conocer y combatir sistemáticamente los obstáculos que limitan la inclusión y la accesibilidad. Los datos inclusivos se desglosan por género, edad, tipo de discapacidad, ingresos, ubicación geográfica y condición migratoria, junto con otras características que conciernen al contexto local. El desglose de los datos debe alcanzar todas las dimensiones del programa. Al definir parámetros, y durante las etapas de implementación y evaluación, los gobiernos locales y regionales deben promover y utilizar datos que permitan fundamentar la planificación actual y futura de la ciudad, basándose en el intercambio de conocimientos y las mejores prácticas en esferas como el diseño universal y las ciudades adaptadas a las personas mayores, mediante la comparación de datos tanto internacionales como locales.

→ LA SOLUCIÓN COLABORATIVA

Las ciudades y sus partes asociadas operan en diferentes contextos y se encuentran en diferentes etapas del camino hacia la inclusión y la accesibilidad. En este sentido, para mejorar las prácticas y lograr normas de calidad en inclusión y accesibilidad se necesita el compromiso de múltiples partes interesadas para las cuales los gobiernos locales y regionales deben establecer acciones prioritarias (World Enabled, 2016).

A los efectos de apoyar y acelerar los avances, los principios y mecanismos de la iniciativa Ciudades para Todos - Pacto Mundial sobre Ciudades Inclusivas y Accesibles constituyen un marco para que los gobiernos locales y regionales comiencen a desarrollar y armonizar sus estrategias urbanas con vistas a la inclusión, lo que incluye:

1 **Firmar y comprometerse con** la *Iniciativa Ciudades para Todos - Pacto Mundial sobre Ciudades Inclusivas y Accesibles*, por la cual la municipalidad designa una persona de referencia y un organismo para coordinar y comunicar los esfuerzos (en muchos casos, se trata de la Oficina para las Personas con Discapacidad o la Secretaría para las Personas con Discapacidad de la municipalidad). Luego se invita a las ciudades a unirse a la Comunidad Mundial de Prácticas sobre Ciudades Inclusivas de Ciudades para Todos. La comunidad de prácticas es un espacio donde las ciudades pueden dialogar con otros dirigentes de gobiernos locales y agentes urbanos para intercambiar conocimientos y buenas prácticas sobre el

desarrollo urbano inclusivo, y crear asociaciones para acelerar la implementación, el desarrollo y la evaluación local de la inclusión y la sostenibilidad. Los gobiernos locales y regionales también están invitados a compartir sus prácticas locales sobre desarrollo urbano inclusivo mediante un formulario disponible en la página web de Ciudades para Todos y en la red del Pacto.

2. **Utilizar la encuesta mundial del Pacto** (en proceso de elaboración) para analizar su estado actual en materia de inclusión e identificar las carencias que deben subsanarse en las actividades de implementación dirigidas a construir ciudades para todas las personas. En esta fase de evaluación, los gobiernos locales y regionales deben lograr la participación de organizaciones locales de la sociedad civil, particularmente de organizaciones de personas con discapacidad y personas mayores, junto con los equipos técnicos dentro de la municipalidad, para que incorporen sus perspectivas sobre la creación de capacidades. Los gobiernos locales y regionales también deben difundir los principios del pacto a nivel local en la comunidad a través de actividades de sensibilización, eventos y consultas.

3. **Hacer análisis comparados y monitorear el progreso** mediante la presentación periódica de informes sobre las gestiones realizadas para integrar e implementar el pacto. Esto debe llevarse a cabo en coordinación con otros instrumentos de derechos humanos (por ejemplo, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad). Para presentar los informes, el mecanismo sugerido es la celebración de una cumbre mundial sobre ciudades inclusivas y accesibles; para evaluar los progresos, un índice de inclusión mundial que se ha propuesto, y para divulgar los esfuerzos a nivel mundial, el uso de la estructura de presentación de informes del Comité de Derechos de las Personas con Discapacidad, el Foro Político de Alto Nivel y el Foro Urbano Mundial.

ENTORNOS PROPICIOS PARA EL DESARROLLO URBANO INCLUSIVO Y ACCESIBLE

Al establecer prioridades en torno a las recomendaciones de las políticas descritas en la sección anterior ("Recomendaciones de políticas para el desarrollo urbano inclusivo"), los gobiernos locales y regionales pueden desarrollar parámetros efectivos con los cuales medir la inclusión y la accesibilidad.

Se han definido criterios para evaluar las prioridades y los programas implementados por los gobiernos locales. Estos criterios pueden ayudar a las personas responsables de las políticas a evaluar las prioridades de acuerdo con la agenda política de su ciudad; asimismo, los ejemplos que figuran a continuación pueden servir a los municipios para promover medidas similares.

A los efectos de hacer realidad y cuantificar el desarrollo urbano inclusivo, los gobiernos locales y regionales deben utilizar estos criterios, que evalúan la legislación relativa a los entornos inclusivos; la participación activa y significativa; la salud inclusiva; la seguridad e independencia; el liderazgo y el presupuesto inclusivo; la capacidad para cumplir las estrategias y los programas inclusivos, y las actitudes y creencias[22].

LEGISLACIÓN RELATIVA A LOS ENTORNOS INCLUSIVOS

Como primer paso, los gobiernos locales y regionales deben llevar a cabo una evaluación inicial de la legislación vigente a nivel local, a los efectos de garantizar los derechos humanos y dar prioridad a la inclusión, el diseño universal y la accesibilidad para todas las personas, con un enfoque intersectorial e interdepartamental de los planes de desarrollo de la ciudad (Pineda, 2020). Con estos precedentes legales de la inclusión en los planes, los gobiernos locales aseguran que se institucionalice la inclusión y pueden evitar que se fragmente la ejecución de los proyectos que no se ajustan a una estrategia de desarrollo urbano inclusivo.

La ciudad noruega de Oslo ha desarrollado un plan integral de diseño universal. Estos principios comunes del diseño universal abarcan el transporte, las comunicaciones, la construcción, la propiedad pública, los espacios al aire libre y las tecnologías de la información y las comunicaciones, con el objetivo de que todas las empresas y organismos municipales respeten los requisitos del diseño universal en su ámbito de responsabilidad para 2025. "Cada organismo está desarrollando su propio plan de acción y objetivos cuantificables, que deben documentarse en sus informes anuales al concejo municipal. Los organismos municipales cooperan entre sí [...] [e involucran] a la sociedad civil, las ONG, las personas con discapacidad y los concejos municipales sobre discapacidad, así como al concejo central para personas mayores" (Fembeck 2018, 138).

PARTICIPACIÓN ACTIVA Y SIGNIFICATIVA

La planificación participativa y la toma de decisiones con la ciudadanía deberían ser centrales en la elaboración y la ejecución de políticas urbanas inclusivas, particularmente con grupos vulnerables como las personas con discapacidad y las

22. Elementos incorporados a partir de los siguientes instrumentos: el marco de políticas relativas a la discapacidad llamado Disability Convention (DisCo) Policy Framework (Pineda, 2020), el marco de Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores de la OMS (OMS, 2019, 2020), el Marco sobre Inclusión de la Discapacidad y Rendición de Cuentas del Banco Mundial (Banco Mundial, 2018), el Informe principal de las Naciones Unidas sobre la discapacidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2018), la Estrategia de las Naciones Unidas para la Inclusión de la Discapacidad (Naciones Unidas, 2019), y el marco de Ciudades Amigas de la Infancia de UNICEF (UNICEF, 2004, 2018).

personas mayores (Pineda, 2020). A fin de garantizar que todas las personas puedan participar en la transformación urbana y hacer contribuciones productivas a la sociedad es preciso ocuparse, entre otros aspectos, de la participación equitativa, asegurando que la información esté disponible en formatos accesibles; de la accesibilidad del transporte público y privado; de las oportunidades inclusivas para la participación cívica, cultural, educativa y voluntaria, y de que los espacios interiores y exteriores sean propicios y no tengan obstáculos (Naciones Unidas, 2018, 2019).

El municipio de Telemark, Noruega (con el apoyo de la Administración de Carreteras, la Asociación de Trekking y los concejos municipales para personas mayores y personas con discapacidad), creó un programa para mejorar los senderos desde las zonas urbanas centrales hasta los alrededores del condado de Telemark. Los grupos asesoraron sobre la construcción de los caminos, por ejemplo, en relación con las texturas preferibles (firmes y antideslizantes), la inclinación máxima de las pendientes, los lugares para descansar, los anchos mínimos, la iluminación, los límites claros, las indicaciones simples y otras soluciones para facilitar la orientación de las personas con discapacidad visual, auditiva o intelectual. Cuatro municipios ya han diseñado los planos y se están preparando para dar comienzo a las obras (Fembeck, 2018).

SALUD INCLUSIVA

Deben establecerse medidas que garanticen que todas las personas puedan vivir una vida larga y de calidad mediante mecanismos que les permitan gestionar y decidir sobre los servicios de salud y sociales que las afectan. Estos servicios deben cubrir sus necesidades y respetar sus derechos de acceso a la ciudad ofreciéndoles lugares y programas accesibles para el ocio activo y la socialización, actividades inclusivas, programas e información para promover la salud y el bienestar social y espiritual, apoyo comunitario y servicios de salud accesibles y apropiados, e igual acceso a aire puro y agua potable (OMS, 2019, 2020) (UNICEF, 2004, 2018).

En Estados Unidos, "...el Mary Free Bed YMCA es un centro comunitario de casi 15 hectáreas que brinda apoyo a niños, niñas, personas adultas y familias en Grand Rapids (Michigan). El establecimiento fue diseñado a partir de los principios del diseño universal y es el primer edificio del mundo en ser certificado por la Comisión Global de Diseño Universal. [...] Sin ninguna escalera en todo el establecimiento de más de 11.000 metros cuadrados, [...] la circulación vertical se logra a través de una rampa central que genera igualdad de condiciones para las personas usuarias. El color también desempeña una función importante en términos del efecto psicológico y de la orientación de las personas con discapacidad visual [...] [Desde su inauguración,] el Mary Free Bed YMCA ha estado creciendo en términos de su afiliación deportiva, programas y alianzas". (Fembeck, 2018, 120)

SEGURIDAD E INDEPENDENCIA

La seguridad debe ser un aspecto fundamental de las ciudades inclusivas. Es preciso facilitar la independencia con políticas y programas urbanos que satisfagan las necesidades de seguridad social, financiera y física de las poblaciones vulnerables y las comunidades y familias que las ayudan (Banco Mundial, 2018). Esto se logra mediante medidas como las siguientes:

1. proporcionar viviendas accesibles y asequibles;
2. proporcionar diseños y productos accesibles para la seguridad del hogar;
3. construir calles y edificios accesibles y libres de peligros;
4. colocar señalización para personas que circulan en vehículo y a pie;
5. crear un transporte público seguro, accesible y asequible;
6. establecer servicios para ayudar con las tareas domésticas y el mantenimiento del hogar;
7. proporcionar apoyo a las personas cuidadoras;
8. crear tiendas, bancos, servicios profesionales y acceso a la información pública y la capacitación que sean accesibles;
9. apoyar oportunidades de empleo apropiadas y accesibles, y prácticas laborales flexibles.

En Israel, el programa "Ayúdame a ayudarte: accesibilidad de los servicios públicos" proporciona a quienes prestan servicios municipales herramientas sobre cómo ayudar a las personas con discapacidad y ofrecerles un servicio más accesible. Ello posibilita que las personas con discapacidad reciban los servicios ofrecidos por la municipalidad con dignidad, igualdad e independencia. Una de las ventajas del proyecto es su efecto inmediato en la calidad de los servicios accesibles ofrecidos por la municipalidad. "El proyecto resultó muy exitoso [...]. Los comentarios de estas autoridades locales muestran que las opiniones del funcionariado sobre las personas con discapacidad han cambiado; así, se han desarrollado y puesto en práctica nuevos protocolos y disposiciones sobre la accesibilidad para los residentes con discapacidad. Tras haber demostrado al personal laboral el valor de la inclusión, el proyecto ha abierto la puerta a otras iniciativas inclusivas" (Naciones Unidas, 2016, 85).

La seguridad debe ser un aspecto fundamental de las ciudades inclusivas para facilitar la independencia con políticas y programas urbanos que satisfagan las necesidades de seguridad de las poblaciones vulnerables.

LIDERAZGO Y PRESUPUESTO INCLUSIVO

Las autoridades de los gobiernos locales deberían defender la inclusión y los derechos humanos como elemento primordial para sus objetivos de desarrollo urbano.

Este compromiso también debe incluir asignaciones y procesos presupuestarios participativos destinados a apoyar y financiar la planificación y el desarrollo urbano inclusivo (Pineda, 2020). La ayuda presupuestaria establecida para facilitar procesos urbanos inclusivos repercutirá en su implementación y debe ser definida mediante acciones colectivas y consultas directas con toda la comunidad.

En Dubái, el gobierno municipal ha comenzado a implementar la Estrategia y Plan de Acción de Accesibilidad Universal. Quince entidades gubernamentales y semigubernamentales locales pertinentes de Dubái han recibido el mandato de preparar un plan de implementación sectorial de tres años para modernizar los edificios, la infraestructura y las instalaciones existentes con el fin de garantizar un entorno físico libre de obstáculos y totalmente inclusivo. El gobierno es consciente de su obligación de satisfacer las distintas necesidades de toda la ciudadanía y ha expresado su intención de hacer que la ciudad sea totalmente accesible para 2020 (Fembeck, 2018, 145).

CAPACIDAD PARA CUMPLIR CON LAS ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS INCLUSIVOS

Es preciso evaluar las capacidades administrativas y de coordinación reales de las instituciones para elaborar e implementar procesos inclusivos de desarrollo urbano en todos los sectores.

La evaluación de las capacidades del gobierno local debe centrarse en los organismos responsables de ámbitos específicos de la vida urbana, como el transporte, la salud y la vivienda (Pineda, 2020). También debe determinar si los diferentes organismos o sectores se comunican entre sí y si hay equipos específicos o personal asignado a la inclusión y la accesibilidad en cada esfera de política, y hacer hincapié en fomentar alianzas con otras partes interesadas, como organizaciones de personas mayores y personas con discapacidad (Pineda, 2020) (OMS, 2020) (Naciones Unidas, 2019).

En China, el gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong ha implementado el proyecto Accesibilidad y Modernización de los Locales Públicos. El objetivo político es "ofrecer un entorno sin obstáculos a las personas con

discapacidad para que puedan acceder a locales públicos y privados y hacer uso de las instalaciones en igualdad de condiciones con las demás personas", y facilitarles así la vida independiente y la integración en la sociedad (Naciones Unidas, 2016, 19).

La administración ya obtuvo la aprobación de fondos por aproximadamente 292 millones de dólares de Hong Kong (38 millones de dólares estadounidenses) del Comité de Finanzas del Consejo Legislativo para el diseño de instalaciones libres de obstáculos en unas 180 pasarelas y pasos subterráneos peatonales públicos, así como la primera fase de las obras de reacondicionamiento de 10 instalaciones. Para las obras de modernización restantes, la administración tiene la intención de pedir fondos al Consejo Legislativo en varias etapas tan pronto como se hayan completado los trabajos de diseño. El programa principal de reacondicionamiento y mejora del acceso abarca unos 3.700 locales e instalaciones gubernamentales (Naciones Unidas, 2016, 20).

ACTITUDES Y CREENCIAS

La inclusión no solo debe reflejarse en las políticas, sino también en las percepciones y creencias de la comunidad acerca de los grupos marginados de la sociedad.

En cada esfera de política, evaluar las percepciones y promover imágenes positivas de las personas con discapacidad y las personas mayores como contribuyentes activas al desarrollo de la ciudad puede ayudar a las comunidades a comprender mejor los obstáculos presentes en la vida urbana debidos a las actitudes (Pineda, 2020). Asimismo, puede servir para resaltar el diseño universal como un bien común y un mecanismo para garantizar que todos los grupos puedan participar e influir por igual en la urbanización (Pineda, 2020) (UNICEF, 2018).

En Alemania, la organización sin ánimo de lucro Inklusion Muss Laut Sein! (La inclusión debe hacer ruido) "permite que las personas con discapacidad disfruten de eventos acompañadas por una persona afín [...]. [La organización] opera una red europea de personas voluntarias que acompañan a personas con discapacidad a diversos eventos culturales y proporciona información sobre lugares accesibles en línea. Gracias al enorme compromiso de ese voluntariado, el servicio se puede ofrecer de forma gratuita" (Fembeck, 2018, 66). En 2016 y 2017, casi mil personas con diversas discapacidades utilizaron el servicio (Fembeck, 2018, 66).

CONCLUSIÓN

La construcción de ciudades inclusivas y accesibles empodera a toda la ciudadanía de manera universal, independientemente de sus medios económicos, género, origen étnico, características funcionales, edad o religión.

Al liberar el potencial de toda la ciudadanía, las ciudades inclusivas y accesibles promueven la innovación y el crecimiento económico impulsado por la diversidad de la ciudad. Las autoridades municipales, el sector privado, el ámbito académico y otras partes interesadas comprometidas con la implementación de objetivos de accesibilidad e inclusión a nivel local tienen una enorme oportunidad para crear cambios a fin de mejorar notoriamente la vida de todas las personas que viven en las ciudades del mundo.

Al adoptar principios como los descritos en el Pacto Mundial sobre Ciudades Inclusivas y Accesibles, las autoridades municipales pueden implementar estrategias que produzcan cambios tangibles en la equidad social y la resiliencia en sus ciudades. Estos principios forman parte de la solución para crear espacios universalmente inclusivos y accesibles que de verdad no dejen a nadie atrás. La implementación de acciones basadas en estos principios y los correspondientes criterios evaluativos tienen el potencial de habilitar procesos de desarrollo urbano inclusivos y de empoderar a los gobiernos locales para que hagan efectivos los derechos de todas las personas a la ciudad y todos sus entornos.

REFERENCIAS

Artieda, Luis; Kuri, Karime Tiscareno; Pineda, Victor. 2019. Inclusión radical: Un nuevo paradigma urbano. https://es.weforum.org/agenda/2019/11/inclusion-radical-un-nuevo-paradigma-urbano/

Asamblea General de las Naciones Unidas. 2006. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf. Fecha de la consulta: 10 de marzo de 2020.

Asamblea General de las Naciones Unidas. 2015. Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030. https://undocs.org/es/A/RES/69/283 (Anexo II). Fecha de la consulta: 20 de marzo de 2019.

Banco Mundial. 2015. World Inclusive Cities Approach Paper. http://documents.worldbank.org/curated/en/402451468169453117/pdf/AUS8539-REVISED-WP-P148654-PUBLIC-Box393236B-Inclusive-Cities-Approach-Paper-w-Annexes-final.pdf. Fecha de la consulta: 16 de octubre de 2019.

Banco Mundial. 2018. Disability Inclusion and Accountability Framework. Washington, DC: Grupo Banco Mundial. http://documents.worldbank.org/curated/en/437451528442789278/pdf/126977-WP-PUBLIC-DisabilityInclusionAccountabilitydigital.pdf.

Brault, Matthew W. 2012. Americans with Disabilities: 2010 – Household Economic Studies. US Census Bureau. https://www2.census.gov/library/publications/2012/demo/p70-131.pdf.

Buckup, Sebastian. 2009. "The price of exclusion: the economic consequences of excluding people with disabilities from the world of work", Documento de trabajo de la OIT 994475633402676, Organización Internacional del Trabajo. https://ideas.repec.org/p/ilo/ilowps/994475633402676.html

Cities For All. 2019. Global Compact on Inclusive and Accessible Cities. http://www.cities4all.org/compact/. Fecha de la consulta: 31 de octubre de 2019.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). 2019. "Objetivos estratégicos". CONADIS Ecuador. https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/objetivos/.

EUROsociAL. 2015. Grupos vulnerables: Informe sobre el abordaje de la vulnerabilidad en EUROsociAL. FIIAPP. http://sia.eurosocial-ii.eu/files/docs/1447416430-informe_grupos%20vulnerables.pdf.

Fembeck, Michael, ed. 2017. Zero Project Almanac 2013-2016. Austria: Essl Foundation. https://20cxh614hon119kmcx49v25h-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2017/03/2017-Zero-Project_Almanac_accessible_final.pdf.

Fembeck, Michael, ed. 2018. Zero Project Report 2018: Accessibility. Austria: Essl Foundation. https://20cxh614hon119kmcx49v25h-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/02/Zero-Project-Report-2018-on-Accessibility.pdf.

Global Infrastructure Hub. 2019. "Global Infrastructure Outlook". https://outlook.gihub.org/.

Grupo independiente de científicos designados por el Secretario General. 2019. Global Sustainable Development Report 2019: The Future is Now – Science for Achieving Sustainable Development. Nueva York: Naciones Unidas. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/24797GSDR_report_2019.pdf. Fecha de la consulta: 15 de octubre de 2019.

IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático). 2014. "Chapter 8 – Transport". En Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, editado por O. Edenhofer et al. Nueva York, NY: Cambridge University Press.

Kraus, L., E. Lauer, R. Coleman y A. Houtenville. 2018. 2017 Disability Statistics Annual Report. Durham, NC: University of New Hampshire. https://disabilitycompendium.org/sites/default/files/user-uploads/2017_AnnualReport_2017_FINAL.pdf

LSE. 2014. Copenhagen Green Economy Leader Report: A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science. https://lsecities.net/wp-content/uploads/2014/05/Copenhagen-GEL_20May-Final_ExecSum_1page-layout.pdf

Naciones Unidas. 2013. Panel Discussion on Disaster Resilience and Disability: Ensuring Equality and Inclusion – Report. Nueva York: Sede de las Naciones Unidas. https://www.un.org/disabilities/documents/reports/iddr2013_%20panelreport.pdf.

Naciones Unidas. 2015. Objetivos de Desarrollo Sostenible. https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/. Fecha de la consulta: 10 de marzo de 2020.

Naciones Unidas. 2016. Good Practices of Accessible Urban Development. https://www.un.org/disabilities/documents/desa/good_practices_in_accessible_urban_development_october2016.pdf

Naciones Unidas. 2017. Nueva Agenda Urbana. http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf. Fecha de la consulta: 10 de marzo de 2020.

Naciones Unidas. 2018. UN Flagship Report on Disability and Sustainable Development Goals. https://www.un.org/development/desa/disabilities/publication-disability-sdgs.html

Naciones Unidas. 2019. Estrategia de las Naciones Unidas para la inclusión de la discapacidad. https://www.un.org/es/content/disabilitystrategy/

Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. 2009. Vision for an Inclusive Society. https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf. Fecha de la consulta: 15 de octubre de 2019.

Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. 2015. World Population Ageing 2015 (ST/ESA/SER.A/390). https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2015_Report.pdf. Fecha de la consulta: 16 de octubre de 2019.

Organización Internacional para las Migraciones (IOM). 2016. "Migration, Climate Change and the Environment: A Complex Nexus". https://www.iom.int/complex-nexus. Fecha de la consulta: 13 de septiembre de 2016.

Organización Mundial de la Salud. 2007. "Ciudades globales amigables con los mayores: una guía". https://www.who.int/ageing/projects/age_friendly_cities_network/es/

Organización Mundial de la Salud. 2011. Informe mundial sobre la discapacidad. Resumen. https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/accessible_es.pdf. Fecha de la consulta: 10 de marzo de 2020.

Organización Mundial de la Salud. 2017. The WHO Global Strategy and Action Plan on Ageing and Health. https://www.who.int/ageing/WHO-GSAP-2017.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud. 2019. Membership in the Global Network of Age-friendly Cities and Communities (GNAFCC). https://www.who.int/ageing/projects/age_friendly_cities_network/en/

Organización Mundial de la Salud. 2020. "The WHO Age-friendly Cities Framework." https://extranet.who.int/agefriendlyworld/age-friendly-cities-framework/. Fecha de la consulta: 28 de febrero de 2020.

Piccolo, Robert, ed. 2017. Inclusive Design Guidelines: New York City, Second Edition. Nueva York: Ciudad de Nueva York, Oficina del Alcalde para las Personas con Discapacidad. https://shop.iccsafe.org/inclusive-design-guidelines-new-york-city-2nd-edition-1.html.

Pineda, Victor. 2020. Building the Inclusive City: Governance, Access, and the Urban Transformation of Dubai. 10.1007/978-3-030-32988-4. Palgrave Pivot, Cham. https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-3-030-32988-4#about

Servimedia. 2008. "Según los datos de Naciones Unidas, ochenta millones de personas con discapacidad malviven en África". El Mundo. https://www.elmundo.es/elmundo/2008/07/31/solidaridad/1217502987.html.

Servimedia. 2015. "La discapacidad en Europa se sitúa en torno al 25% aunque solo un 5% de afectados disponen de certificado que lo acredite". Medicosypacientes.com. http://www.medicosypacientes.com/articulo/la-discapacidad-en-europa-se-situa-en-torno-al-25-aunque-solo-un-5-de-afectados-disponen-de.

The ADA National Network. 2020. What is the Americans with Disabilities Act (ADA)? https://adata.org/learn-about-ada

The New Climate Economy. 2014. Accessibility in Cities: Transport & Urban Form. http://newclimateeconomy.report/workingpapers/workingpaper/accessibility-in-cities-transport-urban-form/

Transportation Research Board and National Research Council. 2009. Driving and the Built Environment: The Effects of Compact Development on Motorized Travel, Energy Use, and CO2 Emissions -- Special Report 298. Washington, DC: The National Academies Press.

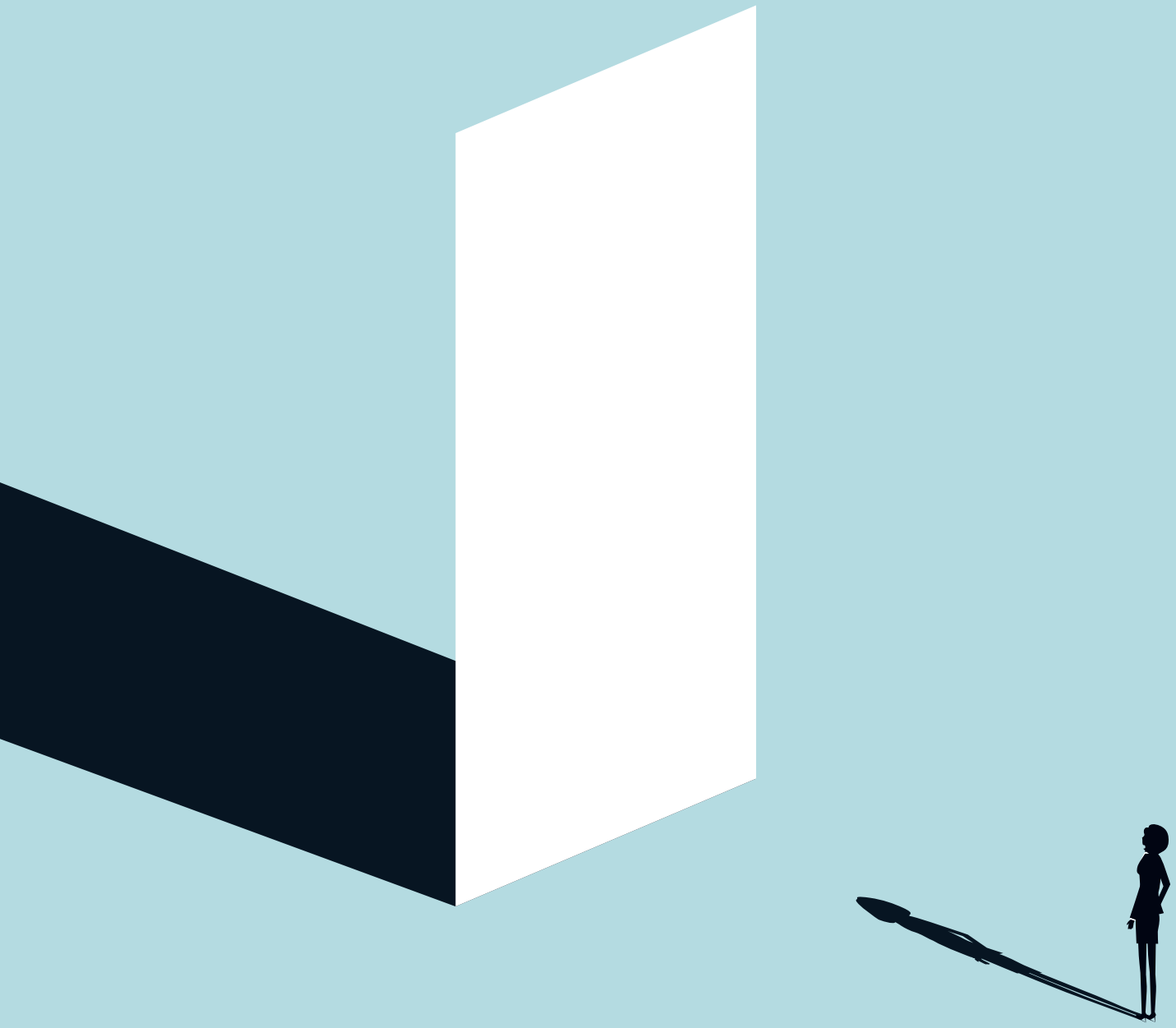
UNICEF. 2004. Building Child Friendly Cities: A Framework for Action. https://www.unicef-irc.org/publications/416-building-child-friendly-cities-a-framework-for-action.html

UNICEF. 2018. Child Friendly Cities and Communities Handbook. https://s25924.pcdn.co/wp-content/uploads/2018/05/CFCI-handbook-NewDigital-May-2018.pdf

W3C. 2008. Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0. Recomendación de W3C formulada el 11 de diciembre 2008. https://www.w3.org/TR/WCAG20/

World Enabled. 2016. The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development. http://worldenabled.org/wp-content/uploads/2019/09/20161012-The-Inclusion-Imperative_Towards-Disability-inclusive-and-Accessible-Urban-Development.pdf. Fecha de la consulta: 26 de octubre de 2019.

World Enabled. 2019. Inclusive and Accessible Cities, UCLG Congress World Summit of Local & Regional leaders. https://www.durban2019.uclg.org/en/media/inclusive-and-accessible-cities-uclg-congress-town-hall-track.



Nuestra identidad influye en las decisiones que tomamos y en cómo interactuamos con los demás en los ámbitos social, económico, político, cultural y espiritual de nuestras vidas.

LAS IDENTIDADES PLURALES Y EL ESPACIO PÚBLICO

Ann Mitchell

Unos quince turistas observaban atentamente cómo dos jóvenes se movían juntos al son de la música proveniente de un aparato que descansaba en el suelo, con audaces y coloridos grafitis como telón de fondo. Entonces, uno de los jóvenes se dejó caer y comenzó a girar sobre sí mismo, mientras el otro tomó un micrófono y empezó a rapear. En el suelo había un sombrero para recoger propinas. Esta escena, que presencié en medio de Independencia, un barrio "popular" de Medellín, Colombia, fue posible gracias a la creación de este espacio público.

Las calles del barrio, antes demasiado peligrosas para los turistas, se transformaron gracias a las políticas de integración urbana, centradas principalmente en la mejora de la movilidad y la conectividad. Al hacer que el barrio fuera accesible y seguro para los turistas, esas políticas abrieron una puerta para una mayor interacción social a través de la cual, tanto los visitantes como los residentes, podrían empezar a apreciar la identidad multifacética del barrio, sus habitantes y sus visitantes. Como se argumentará en este ensayo, los espacios públicos diseñados para que sean accesibles a todas las personas (por ejemplo, las personas mayores, las personas con discapacidad, la juventud) pueden promover la interacción social necesaria para que las personas aprendan sobre las identidades multidimensionales de los demás y, de ese modo, fomentar la inclusión social.

La identidad hace referencia a la conciencia que una persona tiene de sí misma, es decir, quién cree que es. La psicología considera que la identidad es una construcción cognitiva del yo. Contiene tanto conceptos básicos y duraderos (identidad personal) como conceptos periféricos que permiten al individuo adaptarse a diferentes situaciones sociales y adoptar diversos papeles e identidades de grupo (identidades sociales) (Korte, 2007).

Nuestra identidad influye en las decisiones que tomamos y en cómo interactuamos con los demás en los ámbitos social, económico, político, cultural y espiritual de nuestras vidas.

Al mismo tiempo, nuestra participación en estas diferentes esferas ayuda a moldear nuestra propia identidad. "La identidad es el resultado de la interacción en el mundo social y a su vez una guía de esa interacción" (Simon 2004, 2).

En este ensayo se reflexiona sobre el concepto de identidad y cómo esta se relaciona con los espacios públicos. Se sostiene que la forma en que nuestras identidades son definidas por nosotros mismos y por nuestras comunidades influye de manera importante en la manera en que nos comportamos, interactuamos con los demás y nos relacionamos con los espacios públicos. Al mismo tiempo, estos espacios influyen en las formas de interacción entre los individuos y los grupos, modificando así la formación de la identidad tanto a nivel individual como social. El hecho de comprender mejor la relación entre la identidad y el espacio público puede contribuir a la elaboración de políticas e intervenciones urbanas más eficaces que tengan en cuenta a los grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y los niños y niñas, y que, por consiguiente, promuevan el desarrollo humano y la inclusión social en las ciudades.

Al comienzo del capítulo se explica a grandes rasgos el concepto de identidad social tal como se define en la psicología y la sociología. Después, se explora qué ideas adicionales se pueden obtener de la colección de ensayos Identidad y Violencia del economista y filósofo Amartya Sen, ganador del premio Nobel. Este libro puede proporcionar ideas pertinentes para entender la división basada en la identidad y la exclusión social en el contexto urbano. Por último, se reflexiona sobre cómo el reconocimiento de la pluralidad de nuestras afiliaciones puede contribuir a fomentar la inclusión social en el fragmentado mundo urbano actual.

IDENTIDAD SOCIAL

En psicología, la identidad social se define como "la parte del autoconcepto de un individuo que se deriva del conocimiento de su pertenencia a un grupo social (o a varios grupos sociales), junto con el valor o la importancia emocional que se le atribuye a esa pertenencia" (Tajfel, 1978, 63).

Las personas tienen múltiples categorías de afiliaciones o pertenencias. Cada una se representa en la mente de una persona como una identidad social que describe y determina sus atributos como miembro del grupo (Simon, 2004).

El proceso de formación de la identidad social suele entrañar procesos de categorización y de automejora (Hogg, Terry y White, 1995). La categorización se refiere a la simplificación y el ordenamiento de la realidad social mediante la clasificación de las personas en grupos de manera subjetivamente significativa. La necesidad de maximizar nuestro propio sentido de autoestima nos lleva a evaluar y hacer comparaciones entre el endogrupo (el grupo con el que nos identificamos) y el exogrupo de una forma que favorece al endogrupo. Cuando un grupo determinado al que se pertenece se convierte en el grupo más importante y

global, la autopercepción y el comportamiento adquieren atributos estereotipados del grupo, las percepciones sobre los que están fuera del grupo se convierten en estereotipos del exogrupo y las relaciones intergrupales se vuelven competitivas y discriminatorias (Hogg, Terry y White, 1995).

Los grupos sociales tienden a compartir las siguientes tres características empíricas (Turner 1984). En primer lugar, los grupos sociales son un conjunto de personas definidas como grupo por sí mismas y por otros (criterios de identidad). En segundo lugar, los miembros dependen unos de otros para satisfacer necesidades, lograr objetivos comunes y validar normas y creencias (criterios de interdependencia). En tercer lugar, la interacción social entre los miembros está organizada y regulada por la estructura del estatus y las normas comunes (criterios de estructura social). Turner (1984) sostiene que, si bien estos tres criterios contribuyen a la formación de pequeños grupos, la identidad común es lo único que aglutina la afiliación en los grupos grandes (sexo, raza, religión, ocupación, etc.). En este último tipo de grupo, el impulso para la formación de grupos suele derivarse del hecho de que el grupo es reconocido y tratado de manera homogénea por otros.

El comportamiento en los grupos también dependerá de la estructura de creencias en cuanto a la posibilidad de movilidad social y cambio estructural (Hogg, Terry y White, 1995). Cuando los miembros de un grupo creen que su estatus inferior es legítimo y que es posible pasarse al grupo dominante,[23] los niveles de solidaridad endogrupal y competencia intergrupal serán bajos. En esta situación, es posible que miembros individuales del grupo traten de entrar en el grupo dominante. Por el contrario, los miembros del grupo que creen que el estatus inferior de su grupo es ilegítimo, que el movimiento entre grupos no es posible y que el cambio social es viable mostrarán solidaridad intragrupal y competencia intergrupal.

La teoría de la identidad social puede explicar diversos tipos de comportamiento de grupo, como la conformidad, los estereotipos, la discriminación y los prejuicios, así como el altruismo y la cooperación.

23. Un grupo dominante es un grupo social que se considera que tiene relativamente más prestigio social, una posición económica superior, más poder político u otros rasgos relacionados con la pertenencia a una categoría (Turner, 1984). Akerlof y Kranton (2000) explican que, por lo general, "los grupos dominantes se definen a sí mismos frente a 'otro(s)', y los miembros de los grupos dominantes (excluidos) se benefician (se perjudican) material y psicológicamente con la diferenciación".

La acentuación de la homogeneidad en el endogrupo y en el exogrupo es un aspecto adicional de las relaciones intergrupales. El análisis de las pruebas realizado por Lorenzi-Cioldi y Doise (1990) indica que una exposición más frecuente a otros miembros del endogrupo favorece la diferenciación interna y la personalización de la representación, mientras que la frecuencia de la exposición tiene menos efecto en la homogeneidad del exogrupo. Por ejemplo, los miembros de un grupo de autoayuda para personas con discapacidad tenderían a reconocer la variación de las características individuales de los miembros del grupo, pero percibirían que los no miembros son "todos iguales". Las pruebas también sugieren que las diferencias en el grado de homogeneidad del endogrupo y del exogrupo dependen no solo de la frecuencia, sino también de la calidad y el contexto de los contactos dentro de los grupos y entre ellos. La gran variación en los contextos de interacción entre los miembros de un endogrupo promueve la personalización.

Cuando los grupos participan en relaciones competitivas (por ejemplo, la competencia entre grupos afiliados a partidos políticos rivales), los miembros del exogrupo se perciben como más homogéneos y adoptan atributos estereotipados.

En la literatura de la psicología también se ha considerado la relación entre el espacio y la identidad. La nación, la ciudad, el vecindario y otras áreas geográficamente delimitadas pueden ser categorías de identidad de grupo. El término "identidad urbana" se ha utilizado para referirse a la imagen social o el significado simbólico (derivado de las características espaciales, la composición social o los rasgos culturales) que hacen que una ciudad sea única y que diferencie a sus residentes de los miembros de otros grupos definidos espacialmente (Lalli, 1992). La literatura también se refiere a un proceso más individualizado de formación de la identidad asociado al espacio urbano. Proshansky (1978, citado en Di Masso 2012, 167) acuñó el término "identidad de lugar urbano" para referirse a un patrón de creencias, sentimientos y expectativas en relación con los espacios y lugares públicos y, lo que es más importante, una dimensión de competencia correspondiente a la forma en que el individuo utiliza adecuadamente esos entornos físicos, así como las estrategias apropiadas para conducirse eficazmente en ellos. También se ha demostrado que las identidades sociales constituyen la base sobre la que los espacios se transforman en lugares significativos. Por lo tanto, el mismo espacio físico puede adquirir diferentes significados para diferentes grupos sociales (Hopkins y Dixon, 2006) y, más importante aún, para grupos con diferentes habilidades físicas.

La sociología considera que el yo está compuesto por múltiples identidades construidas socialmente, formadas por los diversos roles que desempeñamos dentro de la sociedad (Hogg, Terry y White, 1995).[24] Estas identidades de rol proporcionan significado al yo, definen tipos de roles, establecen diferencias con respecto a categorías alternativas e influyen en el comportamiento. Las personas tienden a clasificar sus identidades de rol por nivel de importancia; su comportamiento estará determinado por lo que consideran el comportamiento apropiado para el rol que está mejor clasificado en la jerarquía de prominencia de su identidad. Una identidad de rol tendrá mayor importancia si un individuo percibe que muchas relaciones sociales importantes dependen de ocupar ese rol. Un comportamiento considerado apropiado para el grupo confirma que una persona pertenece a él y aumenta su autoestima. Si bien la teoría de la identidad de la sociología hace hincapié en la forma en que se definen los roles por medio de roles complementarios o contrarios (por ejemplo, padre-madre, con y sin discapacidad), no explica explícitamente el comportamiento intergrupal. En cambio, se centra más en cómo la interacción social entre los individuos influye en la identidad.

LA IDENTIDAD Y LA VIOLENCIA SEGÚN SEN

En Identidad y violencia, Amartya Sen (2007) considera las implicaciones éticas de la forma en que se constituyen las identidades y presenta argumentos normativos a favor de un desplazamiento de la atención de las identidades singulares a las multidimensionales.

El autor aporta al análisis de la identidad conceptos clave que impregnan el resto de su obra, como la libertad, la elección, el valor y el razonamiento público.

Sen analiza el concepto de identidad a través de la lente de su enfoque basado en las capacidades. El argumento central de este enfoque es que, al evaluar el nivel de bienestar o de pobreza, la medida no debería ser el ingreso ni los recursos, sino más bien las "capacidades", o la libertad real que las personas tienen para ser y hacer lo que valoran (Sen, 1992). Entre los ejemplos de capacidades se incluyen tener una vivienda adecuada, trabajar en un entorno seguro o tener la libertad de caminar por la calle sin miedo, o acceder a una acera pública sin dificultad. Según este enfoque, la información sobre los ingresos no es suficiente para comprender el bienestar o la pobreza, porque los recursos que cada persona necesita para

24. Hogg, Terry y White (1995) ofrecen un análisis comparativo de las teorías de la identidad en la sociología y la psicología.

lograr libertades reales variarán según sus características individuales, sociales y ambientales. Por ejemplo, los recursos necesarios para garantizar la movilidad son mayores para una persona que tiene una discapacidad motriz que para una persona que no la tiene. Si la persona vive al final de un pasaje estrecho en un asentamiento informal, necesitará aún más recursos para tener movilidad dentro de la ciudad. El enfoque basado en las capacidades también otorga una importancia central a la idea de que las personas necesitan actuar como agentes de sus propias vidas y decidir por sí mismas qué objetivos valoran más (Sen, 1985).

Al principio de su libro, Sen señala que la identidad puede ser una fuerza motivadora de las encomiables muestras de bondad y también de los brutales actos de violencia que hay en el mundo. La identidad puede ser una fuente de orgullo, alegría, fuerza y confianza. Las amistades entre vecinos y los actos de solidaridad dentro de las comunidades son resultados positivos de la afiliación a un grupo y de las identidades comunes. El capital social es un recurso producido a través de la interacción social y la creación de lazos de confianza entre las personas. La productividad económica depende de la capacidad de las personas para trabajar juntas e identificarse con otros trabajadores de una empresa. Los grupos oprimidos y excluidos pueden obtener reconocimiento en la sociedad forjando una identidad común. Sin embargo, la cohesión social y la solidaridad dentro de los grupos también pueden cultivar la división, la exclusión social, el conflicto y la violencia. La identidad de grupo es un arma poderosa utilizada por los líderes para manipular y conseguir apoyo, y es la fuerza motriz de muchas atrocidades que se cometen en el mundo. Sen dice que "la imposición de una identidad supuestamente única es a menudo un componente básico del 'arte marcial' de fomentar el enfrentamiento sectario" (Sen, 2007, xiii).

La identidad, nos recuerda Sen, es multidimensional. Cada persona es única y está compuesta por una combinación única de elementos, como el género, la edad, la ciudadanía, la religión, la filiación política, la profesión, la clase social, la orientación sexual, el lugar de residencia y el origen geográfico, entre muchos otros.

Sen dice que "la misma persona puede ser, sin ninguna contradicción, ciudadano estadounidense de origen caribeño con antepasados africanos, cristiano, liberal, mujer, vegetariano, corredor de fondo, historiador, maestro, novelista, feminista..." (Sen 2007, xii). Como la identidad de cada persona se forma por la participación en múltiples colectividades, ninguna de ellas puede considerarse como la única categoría de afiliación de una persona. Todas ellas tomadas en conjunto forman la identidad personal.

La promoción de identidades singulares definidas por una sola característica destacada, argumenta Sen, incita al conflicto y a la violencia. Su libro se centra principalmente en la violencia derivada de las identidades religiosas, como los disturbios hindúes-musulmanes en la India, el conflicto palestino-israelí y el choque entre el Islam y Occidente. Sin embargo, sus ideas también pueden aportar lecciones pertinentes para comprender las divisiones basadas en la identidad en el contexto urbano. La bifurcación de la identidad social en "nosotros" y "ellos" es evidente tanto en la violencia producida por las guerras entre pandillas de jóvenes como en la opresión y exclusión que sufren las personas con discapacidad o las personas mayores.

Sen, pone de relieve el papel del razonamiento y la elección en la determinación de nuestras lealtades y prioridades con respecto a diferentes grupos.

Si bien cada persona debe elegir entre un conjunto factible de posibles identidades determinadas por las características y circunstancias individuales, puede decidir cuánta importancia otorgar a un aspecto de su identidad por encima de otras múltiples categorías. Es decir, por ejemplo, que aunque yo no pueda ser padre o trabajador de la construcción, puedo elegir la importancia que le doy a mi identidad como madre, inmigrante o profesora universitaria.

Sen, cuestiona la idea "comunitaria" de que la gente no puede escapar de la identidad definida por sus antecedentes sociales y culturales.

El argumento es que el origen social de una persona determina sus patrones de razonamiento y creencias y, como esa persona no ha adquirido conocimientos sobre modos alternativos de comportamiento, inevitablemente "descubrirá" que su comunidad es su afiliación predominante. Sen afirma que, aunque la comunidad y la cultura probablemente afecten las creencias y el comportamiento, muchos otros factores influyen en los procesos de razonamiento y entrarán en juego al elegir (dentro de ciertas limitaciones) la categoría más importante con la que una persona se identifica. Además, el punto de vista comunitario subestima la capacidad de razonamiento individual y no reconoce suficientemente la variación de las categorías de identidad dentro de las comunidades, culturas y otras identidades sociales.

Sin embargo, se plantea un problema cuando las identidades singulares son impuestas por otros, o se consideran inevitables.

Este tipo de limitaciones impuestas por la sociedad puede dar lugar a estigmas, discriminación, reducción de las aspiraciones y violencia. Por ejemplo, se puede estereotipar a un hombre que tiene una discapacidad motriz o visual considerándolo incapaz de cuidarse a sí mismo o improductivo. Los estereotipos comunes asociados con las personas mayores incluyen la disminución de la capacidad cognitiva o la incapacidad de aprender nuevas habilidades del mercado laboral. Asimismo, hay pruebas de que los residentes de los asentamientos informales se enfrentan a una discriminación basada únicamente en su lugar de residencia, lo que les dificulta romper con una identidad singular impuesta por la sociedad.[25]

El entorno espacial es otro factor que limita la formación de la identidad.

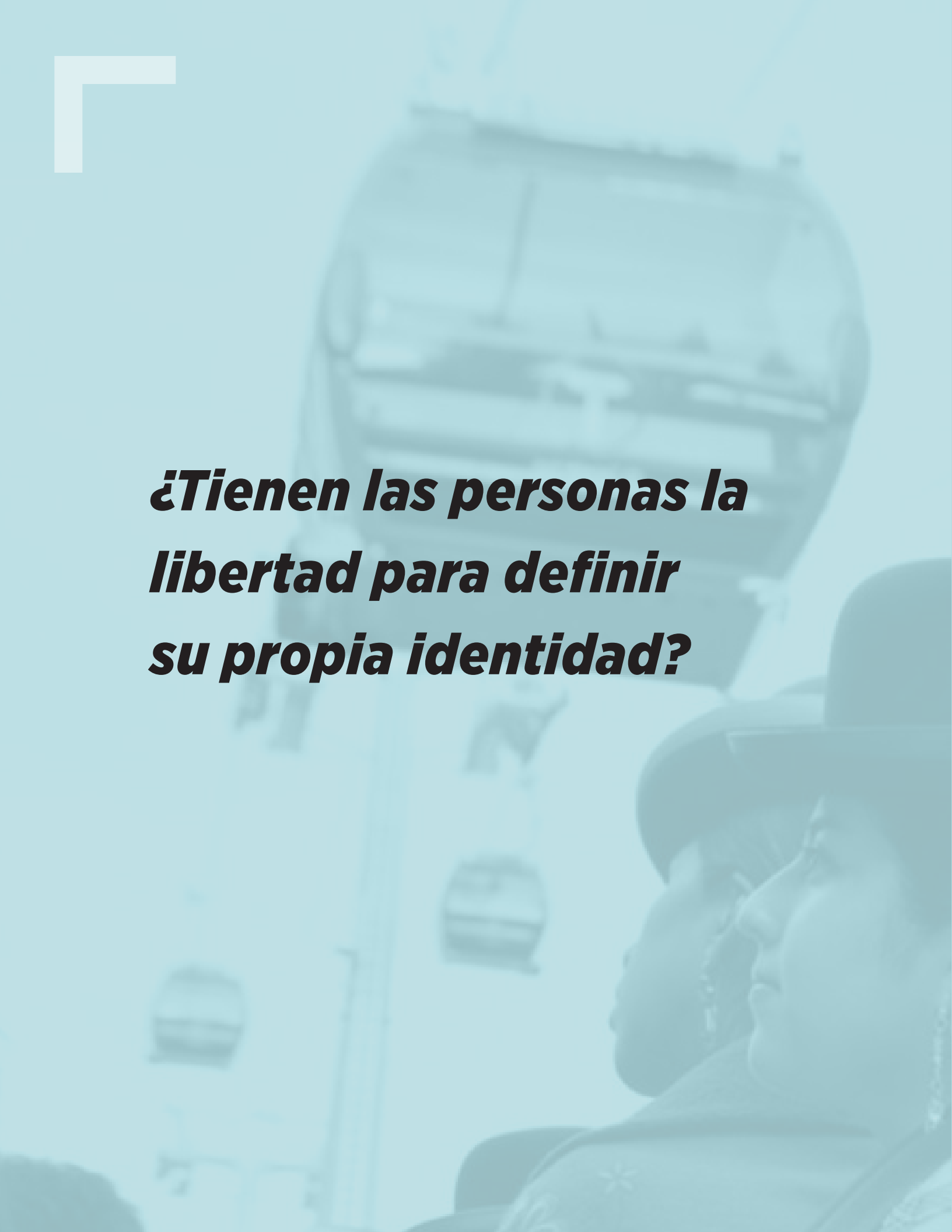
Pineda (2008) sostiene, por ejemplo, que la discapacidad no es una característica individual, sino más bien una función de la interacción entre una persona con un impedimento físico y su entorno.[26]

Dentro del modelo espacial de discapacidad de Pineda, el proceso de construcción de la identidad de una persona con discapacidad está influido por el grado en que los entornos sociales, políticos y físicos son habilitantes o inhabilitantes.

Sen (2007) sostiene que el remedio para la violencia basada en la identidad en el mundo no consiste en suprimir la identidad (por ejemplo, restando importancia a la identidad propia como homosexual, musulmán o persona con discapacidad), sino más bien en reconocer que la identidad es multidimensional. Escribe que "[l]a esperanza de que reine la armonía en el mundo actual reside, en gran medida, en una mayor comprensión de las pluralidades de la identidad humana y en el reconocimiento de

25. El prejuicio y la discriminación fueron temas comunes en los testimonios de los jóvenes entrevistados para un estudio sobre la deserción de la escuela secundaria en asentamientos informales de Buenos Aires (Mitchell, Del Monte y Deneulin, 2018). Silva (2008) analiza el papel de los medios de comunicación en la construcción del estigma social contra quienes residen en los asentamientos informales de Buenos Aires, conocidos localmente como "villeros".

26. Análogamente, Mitra (2006), utilizando el marco conceptual del enfoque basado en las capacidades, define la discapacidad como una privación en términos de capacidades o funcionamiento que resulta de la interacción de a) las características personales de un individuo (por ejemplo, edad, deficiencia), b) el conjunto de bienes disponibles (activos, ingresos) y c) el entorno (social, económico, político, cultural). La discapacidad puede ser el resultado de factores sociales (como el estigma o la discriminación relacionados con una deficiencia) o del entorno físico (cuando restringe la movilidad) y también estará determinada por el acceso individual a los recursos.



¿Tienen las personas la libertad para definir su propia identidad?

¿Puede la gente elegir dónde vivir, qué tipo de vida adoptar, o cómo expresar su propia cultura?

que dichas identidades se superponen y actúan en contra de una separación estricta a lo largo de una única línea rígida de división impenetrable" (16).

Un método para evaluar el grado de reconocimiento de la pluralidad de identidades y el alcance de la inclusión social en la sociedad consiste en aplicar el marco de evaluación propuesto por el enfoque basado en las capacidades. Esto nos llevaría a evaluar el alcance de la libertad que las personas tienen para promover o lograr las diferentes cosas que valoran. ¿Tienen la libertad de definir su propia identidad? ¿Pueden elegir dónde vivir, qué tipo de estilo de vida adoptar o cómo expresar su propia cultura?

¿Tienen las personas, independientemente de su identidad, acceso igualitario a los servicios y espacios públicos y a los beneficios económicos, sociales y culturales de vivir en una ciudad?

En resumen, en su libro, Sen hace un juicio normativo global sobre el proceso de formación de la identidad en el mundo de hoy. Sostiene que la singularización de la identidad es una causa de conflicto y violencia y, por lo tanto, la esperanza de que reine la armonía en el mundo actual reside, en gran medida, en una mayor comprensión de las pluralidades de la identidad humana (Sen 2007, xiv).

27. Pineda (2008) propone un criterio normativo alternativo para evaluar la justicia espacial basado en la teoría de la justicia de Rawls, en la que la distribución del espacio solo es justa si beneficia a los interesados menos favorecidos (115-16).

¿Qué ideas podemos extraer del libro de Sen para los procesos de desarrollo de espacios públicos inclusivos en las ciudades? De mi lectura de la literatura sobre identidad social y del perspicaz libro de Sen se desprenden algunas posibles vinculaciones entre la identidad y el espacio público.

En primer lugar, los espacios públicos pueden ofrecer oportunidades para que las personas aprendan sobre las diversas facetas de cada una de sus identidades multidimensionales, creando ocasiones para la interacción cara a cara. En segundo lugar, la capacidad de ver más allá de los estereotipos de grupo y personalizar a los miembros de otros grupos depende no solo de la frecuencia de la interacción, sino también de la calidad y variedad de los contactos y del grado de competencia y discordia entre los grupos. En tercer lugar, los espacios públicos pueden desempeñar un papel central en la enseñanza de la diversidad, es decir, la gran cantidad de aspectos físicos, culturales, sociales y espirituales que hacen que cada persona sea única.

Educar en la diversidad puede ayudar a reducir los estereotipos y la discriminación, permitir que las personas tomen decisiones informadas sobre los aspectos de su identidad a los que elijan dar mayor relieve y fomentar el debate informado y los procesos de razonamiento público.

LA IDENTIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES

Las calles, parques, plazas y otros espacios públicos son, por definición, lugares abiertos a todas las personas.

Los espacios públicos pueden recordar una historia común, otorgar belleza estética, satisfacer un propósito funcional o servir como telón de fondo para ceremonias públicas o la vida cotidiana. Lo más importante es que los espacios públicos se construyen socialmente. El filósofo francés Lefebvre (1991) señala que el espacio social se presenta como el resultado intangible de la historia, la sociedad y la cultura, que supuestamente se combinan en él (92).

La forma en que las personas se apropian de los espacios públicos e interactúan en ellos está íntimamente relacionada con el proceso de formación de la identidad.

Los espacios públicos pueden servir para fortalecer y afirmar la pertenencia al grupo. Monumentos y plazas centrales como el Zócalo de la Ciudad de México están diseñados para evocar el orgullo nacional y forjar una identidad colectiva.

Los pueblos indígenas utilizan las zonas públicas para celebrar y comunicar su patrimonio cultural. Al mismo tiempo, los grupos de supremacía blanca despliegan propaganda en espacios públicos para profesar la jerarquía racial y fomentar la división. Las expresiones públicas de la identidad de grupo pueden ser tanto positivas y afirmativas como negativas y excluyentes.

Los espacios públicos se han utilizado tradicionalmente como lugares de deliberación y debate público.

Aunque la expansión de la tecnología digital de la información y las comunicaciones ha creado nuevas formas digitales de interacción en la esfera pública (Castells 2004), los espacios físicos siguen teniendo un papel central en la interacción interpersonal y grupal. Diversos tipos de grupos sociales utilizan los espacios públicos para sensibilizar a la ciudadanía y hacer reclamaciones sobre sus derechos. En las calles de Tel Aviv, miles de madres y padres participaron en las "marchas de los cochecitos" para exigir una mayor intervención gubernamental en la prestación de servicios de guardería. En Cochabamba (Bolivia), personas con discapacidades motrices se colgaron en sillas de ruedas de un puente ubicado sobre una carretera principal y recorrieron cientos de kilómetros para concienciar a la población sobre su causa y exigir pensiones públicas. Los grupos socialmente excluidos a menudo sostienen que la ocupación del espacio público es su único medio para obligar a la gente a tomar conciencia de sus necesidades y demandas colectivas.

Si bien Sen (2007) señala cómo la interacción entre las personas y los grupos de la esfera pública contribuye a fortalecer la democracia, la participación solo será verdaderamente plural en la medida en que haya igualdad de acceso a los lugares de reunión.

El grado en que los espacios públicos fomentan la interacción entre los individuos y contribuyen al reconocimiento de las identidades multidimensionales de las personas con capacidades diversas es un criterio que puede utilizarse para evaluar la calidad de los espacios públicos. ¿Los espacios públicos son seguros, están bien mantenidos y son accesibles para todos? ¿La configuración de plazas, parques y áreas verdes dentro de la ciudad promueve la mezcla de personas de múltiples colectividades? ¿Las redes de transporte permiten el acceso a los espacios públicos para todos, independientemente de la edad, la capacidad, el nivel socioeconómico, el grupo étnico, etc.? ¿Los espacios públicos contribuyen a fomentar una identidad colectiva nacional o de toda la ciudad?

La fragmentación social y espacial de las ciudades latinoamericanas reduce las oportunidades de mezcla social entre grupos y contribuye a singularizar las identidades.

Las comunidades cerradas y los complejos de apartamentos urbanos cerrados diseñados para proteger a los residentes de la inseguridad transforman los espacios públicos como calles, patios de recreo y zonas verdes en espacios privados a los que solo pueden acceder los residentes. De la misma manera, los barrios urbanos violentos y los asentamientos informales se vuelven inaccesibles para los no residentes. En ambos extremos del espectro socioeconómico, la segregación residencial obstaculiza el tipo de interacción social necesaria para que las personas reconozcan la pluralidad de sus identidades, contribuyendo así a la creación de estereotipos, la estigmatización y la discriminación.

Algunas experiencias de integración urbana —como el caso del barrio Independencia en Medellín, Colombia— muestran cómo las mejoras en la movilidad, la seguridad y la disponibilidad de espacios públicos pueden fomentar eficazmente la integración social.

Las políticas de integración urbana en Medellín incluyeron la instalación de líneas de teleféricos para conectar el vulnerable barrio de las colinas con el resto de la ciudad, junto con inversiones en viviendas sociales, espacios públicos, escuelas y bibliotecas. Las intervenciones se diseñaron para promover la accesibilidad universal y el respeto de la diversidad de los usuarios. El vibrante arte callejero del grafiti se convirtió en un atractivo del barrio para los visitantes. Existen pruebas de que esas políticas, junto con los procesos de presupuestación participativa en que los residentes locales participan en la adopción de decisiones colectivas sobre la utilización de las inversiones públicas, han contribuido a mejorar la calidad de vida, la inclusión social y la autoestima de los residentes locales (Dávila, 2013).

En los últimos decenios, se ha pasado de invertir en los aspectos técnicos y funcionales de las redes de transporte a mejorar los aspectos humanos y sociales de la movilidad. Este cambio se ha beneficiado de la expansión del trabajo interdisciplinario que tiene en cuenta los aspectos sociales, políticos, temporales y ambientales de la movilidad (Cresswell, 2010). Si, como algunos sostienen (Urry, 2000, citado en Cresswell, 2010), las identidades se basan cada vez más en redes y movimientos de personas, información y cosas, y no en el lugar de residencia, entonces las políticas que fomentan la movilidad humana podrían adquirir una relevancia aún mayor como instrumentos de política para la integración urbana y la inclusión social.

Sin embargo, también es importante tener en cuenta que las experiencias exitosas de mejora del transporte y la conectividad, como el caso de Medellín, deben combinarse con otros tipos de políticas sociales y participativas (Dávila, 2013). Como cada contexto es diferente, cuando hay compensaciones entre los costos y beneficios de las estrategias de integración alternativas, la participación de la sociedad civil en el proceso de adopción de decisiones adquiere una importancia aún mayor.

La exclusión educativa es otra dimensión de la fragmentación social en la ALC urbana. Las divisiones entre las escuelas públicas y privadas como consecuencia de la segregación espacial y el movimiento de los estudiantes de mayores ingresos a las escuelas privadas han producido altos niveles de segregación educativa por nivel socioeconómico en toda ALC (Rivas, 2015). En consecuencia, la educación pública, que tradicionalmente desempeñaba un papel importante en la construcción de vínculos entre los grupos socioeconómicos, tiende ahora a reforzar la fragmentación social (Kaztman, 2001; Kaztman y Retamoso, 2007).

La integración educativa del estudiantado con discapacidad es otro desafío. A pesar del cambio de política hacia escuelas integradas en las que todos los niños y niñas aprenden juntos, independientemente de sus diferencias individuales, la falta de acceso a instalaciones inclusivas (ausencia de ascensores, instalaciones de aula inapropiadas y transporte inadecuado) opera como un obstáculo para la inclusión educativa de los menores con discapacidad. Las pruebas demuestran que las tasas de asistencia escolar y de finalización de estudios son inferiores para los niños, niñas y adolescentes con discapacidad en todos los países de ALC y el Caribe, especialmente en la enseñanza secundaria (Hincapié, Duryea e Hincapié, 2019). Además, la estrecha relación entre la pobreza y la discapacidad (Elwan, 1999) hace que las comunidades marginadas tengan una mayor prevalencia de personas con discapacidad, lo que agrava el problema de la exclusión educativa en esos barrios (Pantano, 2014). Estos desafíos a la integración educativa son especialmente pertinentes en vista del papel que puede desempeñar el sistema educativo en la enseñanza de la diversidad humana en la juventud y en el fomento de la participación en los procesos de razonamiento público.

Los espacios públicos diseñados para ser accesibles a todas las personas pueden servir para ampliar los límites que definen el espacio físico que las personas pueden ocupar.

De esta manera, la accesibilidad puede contribuir a los tipos de interacción social necesarios para que las personas aprendan sobre las identidades multidimensionales de los demás. Espero que las reflexiones de Sen sobre la pluralidad de la identidad y el marco evaluativo que ofrece el enfoque basado en las capacidades proporcionen herramientas conceptuales adecuadas para pensar cómo las políticas de integración urbana descritas en este libro pueden contribuir a fomentar la inclusión social en ALC.

REFERENCIAS

Akerlof, George A. y Rachel E. Kranton. 2000. "Economics and Identity." Quarterly Journal of Economics 115 (3): 715-53.

Castells, Manuel. 2004. "Informationalism, Networks, and the Network Society: A Theoretical Blueprint". In The Network Society: A Cross-cultural Perspective, editado por Manuel Castells, 3-45. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing Ltd.

Cresswell, Tim. 2010. "Mobilities 1: Catching Up". Progress in Human Geography 35 (4): 550-58.

Dávila, Julio D., ed. 2013. Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia. Medellin, Colombia: Development Planning Unit, UCL / Universidad Nacional de Colombia.

Di Masso, Andrés. 2012. "Grounding Citizenship: Toward a Political Psychology of Public Space." Political Psychology 33 (1): 123-43.

Elwan, Ann. 1999. Poverty and Disability: A Survey of the Literature. Washington, DC: Banco Mundial.

Hincapié, Diana, Suzanne Duryea e Isabel Hincapié. 2019. Education for All: Advancing Disability Inclusion in Latin America and the Caribbean. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo.

Hogg, Michael A., Deborah J. Terry y Katherine M. White. 1995. "A Tale of Two Theories: A Critical Comparison of Identity Theory with Social Identity Theory". Social Psychology Quarterly 58 (4): 255-69.

Hopkins, Nick y John Dixon. 2006. "Space, Place, and Identity: Issues for Political Psychology". Political Psychology 27 (2): 173-85.

Kaztman, Ruben. 2001. "Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos". Revista de la CEPAL, 75 (diciembre): 171-89.

Kaztman, Rubén y Alejandro Retamoso. 2007. "Efectos de la segregación urbana sobre la educación en Montevideo." Revista de la CEPAL, 91 (abril): 133-52.

Korte, Russell F. 2007. "A Review of Social Identity Theory with Implications for Training and Development". Journal of European Industrial Training, 31 (3): 166-80.

Lalli, Marco. 1992. "Urban-related Identity: Theory, Measurement, and Empirical Findings". Journal of Environmental Psychology 12 (4): 285-303.

Lefebvre, Henri. 1991. The Production of Space. Traducido por Donald Nicholson-Smith. Cambridge, MA: Basil Blackwell Inc.

Lorenzi-Cioldi, Fabio y Willem Doise. 1990. "Levels of Analysis and Social Identity". In Social Identity Theory: Constructive and Critical Advances, editado por Dominic Abrams y Michael A. Hogg, 71-88. Nueva York: Harvester Wheatsheaf.

Mitchell, Ann, Pablo Del Monte y Séverine Deneulin. 2018. "School Completion in Urban Latin America: The Voices of Young People from an Informal Settlement". Oxford Development Studies, 46 (1): 45-56.

Mitra, Sophie. 2006. "The Capability Approach and Disability". Journal of Disability Policy Studies 16 (4): 236-47.

Pantano, Liliana. 2014. "Pobreza y factores contextuales en la construcción de la discapacidad." En Las villas de la ciudad de Buenos Aires: Territorios frágiles de inclusión social, editado por Ana Lourdes Suárez, Ann Mitchell y Eduardo Lépore, 141-186. Buenos Aires: Educa.

Pineda, Victor S. 2008. "Enabling Justice: Spatializing Disability in the Built Environment". Critical Planning Journal 15 (verano), 111-123.

Rivas, Axel. 2015. América Latina después de PISA: Lecciones aprendidas de la educación en siete países (2000-2015). Buenos Aires: CIPPEC-Natura-Instituto Natura.

Sen, Amartya. 1985. "Well-Being, Agency and Freedom: The Dewey Lectures 1984". The Journal of Philosophy, 82 (4): 169-221.

Sen, Amartya. 1992. Inequality Reexamined. Oxford: Clarendon Press.

Sen, Amartya. 2007. Identity and Violence: The Illusion of Destiny. Londres: Penguin Books.

Silva, María Rosa. 2008. "Villas y asentamientos: mil estigmas en los medios." En Los mil barrios (in)formales: aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del Área Metropolitana de Buenos Aires, organizado por María Cristina Cravino, 231-275. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

Simon, Bernd. 2004. Identity in Modern Society: A Social Psychological Perspective. Malden, MA: Blackwell Publishing Ltd.

Tajfel, Henri, ed. 1978. Differentiation Between Social Groups: Studies in the Social Psychology of Intergroup Relations. Londres: Academic Press.

Turner, John C. 1984. "Social Identification and Psychological Group Formation". En European Studies in Social Psychology: The Social Dimension, editado por Henri Tajfel, vol. 2: 518-38. Cambridge: Cambridge University Press.

Los espacios públicos diseñados para ser accesibles a todas las personas pueden servir para ampliar los límites que definen el espacio físico que las personas pueden ocupar.

ESTUDIOS DE CASO

CONSTRUIR UNA CIUDAD INCLUSIVA A TRAVÉS DEL JUEGO: ESPACIOS PÚBLICOS Y PARQUES RECREATIVOS INCLUSIVOS EN CAMPINAS, BRASIL

Catarina Mastellaro

"Los niños y niñas urbanos necesitan variedad de lugares para jugar y aprender. Necesitan, entre otras cosas, oportunidades para hacer todo tipo de deportes y ejercicio y practicar habilidades físicas". **Jane Jacobs (2011)**

Las ciudades y los espacios públicos tradicionalmente se han diseñado teniendo en cuenta las necesidades de las personas que trabajan a tiempo completo (remuneradas). En consecuencia, se han creado espacios públicos donde las niñas y los niños no se sienten seguros o no pueden jugar con supervisión limitada, lo que pone en riesgo su desarrollo y aumenta la carga que soportan sus cuidadores, en particular las mujeres, ya que estas realizan al menos dos veces y media más trabajo doméstico y de cuidado no remunerado que los hombres (ONU Mujeres, 2017). En el caso de los menores con discapacidad, la falta de espacios públicos adecuados también afecta su capacidad de jugar con otros menores (con o sin discapacidad). Desde esta perspectiva, la municipalidad de Campinas ha decidido promover la construcción de parques recreativos inclusivos donde niños y niñas con diferentes capacidades puedan jugar juntos, en el marco de una iniciativa más amplia para promover la accesibilidad y la construcción de una ciudad inclusiva que funcione para todos.

→ ¿POR QUÉ IMPORTAN LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y RECREATIVOS?

"El juego no es solo diversión. Es el derecho de todo niño y niña. El juego estimula el desarrollo cerebral, favorece la adquisición de habilidades sociales y ayuda a las mentes brillantes de los jóvenes a alcanzar su máximo potencial".
(UNICEF, 13 de agosto de 2019)

Desde la Revolución Industrial de finales del siglo XIX, las ciudades en la mayor parte del mundo se han entendido como lugares de negocios y producción industrial. Esto se refleja en la planificación de sistemas de transporte diseñados en torno a las necesidades de los trabajadores a tiempo completo o en el diseño de espacios públicos que ofrecen pocas oportunidades para que los niños y niñas pequeños jueguen de forma segura mientras quienes los cuidan interactúan entre sí.

Mientras que los espacios públicos se han vinculado con el trabajo productivo, los espacios residenciales se han relacionado con el trabajo doméstico y de cuidado, contribuyendo al diseño de ciudades que tienden a favorecer el trabajo productivo por encima del trabajo reproductivo en la esfera pública.

Dado que las mujeres realizan, en promedio, 2,5 veces más trabajo doméstico y de cuidado no remunerado que los hombres (ONU Mujeres 2017), el diseño tradicional de las ciudades ha dado lugar al desarrollo de ciudades que no son "neutras en cuanto al género", ya que fueron construidas para atender las necesidades de los trabajadores a tiempo completo y no tienen en cuenta las necesidades de otros grupos. Este tipo de planificación urbana ha contribuido a reproducir la división sexual del trabajo mediante la producción de espacios con una marcada segregación entre las dimensiones doméstica y pública, lo que afecta de manera desproporcionada las oportunidades de las mujeres en las ciudades, ya que ellas siguen asumiendo la mayor parte de las responsabilidades de cuidado (Urban Development Vienna, 2013; Urban 20, 2018).

FIGURA 1: NIÑOS JUGANDO JUNTOS EN PARQUES INCLUSIVOS EN CAMPINAS (IZQUIERDA) Y PARQUE INCLUSIVO EN PARQUE TAQUARAL, CAMPINAS (DERECHA)

IMG: Carlos Bassan

IMG: Catarina Mastellaro

FIGURA 2: NIÑO JUGANDO A LA RAYUELA EN EL CENTRO DE CAMPINAS (DERECHA)

IMG: Marnen Viccari

Muchos autores que trabajan en el área de la intersección entre el género y el desarrollo urbano han puesto de relieve esta cuestión (Silbaugh 2008; España 2014) y han pedido que las ciudades se centren en la "sostenibilidad de la vida" (Valdivia, 2018) o, en otras palabras, en quienes son los principales receptores y proveedores del "trabajo de cuidados".[28] Si bien este enfoque no pretende "naturalizar" la división sexual del trabajo, pretende contribuir a aliviar parte de la carga que soportan (principalmente) las mujeres y "preparar los espacios públicos para una sociedad más equitativa y justa en la que las tareas que aún son realizadas principalmente por mujeres sean compartidas por hombres y mujeres" (Campos, 1996). Desde esta perspectiva, las ciudades no solo deberían funcionar para los ciudadanos que tienen empleo y trabajan de 9 a 17 horas durante los días laborables, sino que deberían estar diseñadas para satisfacer las demandas de grupos que suelen estar marginados —niños y niñas pequeños y mayores, personas que cuidan de otras, personas mayores— prestando atención a la intersección de las identidades que conforman su desventaja, entre ellas el género, la discapacidad, la edad, la raza, la situación socioeconómica y la orientación sexual.

Esto significa diseñar espacios públicos — en particular calles— que sean seguros y fácilmente accesibles para todos estos grupos y dar prioridad a los servicios públicos que ellos necesitan.

En el caso de uno de esos grupos en particular —los niños y niñas con o sin discapacidad de todos los orígenes socioeconómicos— las ciudades y sus espacios públicos deben ser seguros para que ellos y las personas que los cuidan los utilicen. Cuando los menores juegan fuera de sus casas, en espacios públicos, se potencia su desarrollo cerebral, ya que la exposición a los espacios verdes en los primeros años de vida podría dar lugar a cambios estructurales beneficiosos en el cerebro, según estudios (Dadvand et al. 2018). Además, también se debería tratar que los espacios públicos sean divertidos o al menos, promuevan actitudes lúdicas, ya que además de ser un derecho de todos los niños y niñas, el juego también estimula el desarrollo cerebral y las habilidades sociales (UNICEF, 2016 y Ginsburg, 2007).

La falta de ciudades "lúdicas" —entendidas como lugares donde los habitantes, y en particular los más pequeños, pueden jugar o tener una actitud lúdica, por ejemplo a través del arte y la música— es otra consecuencia de esta idea de que la planificación urbana debe ayudar a crear ciudades para el trabajo productivo y los barrios residenciales deben ser los sitios de trabajo reproductivo.

28. La Organización Internacional del Trabajo (2007) define el "trabajo de cuidados" como la labor de atender las necesidades físicas, psicológicas, emocionales y de desarrollo de una o más personas.

Dentro de esta perspectiva, "el juego es visto como lo opuesto al trabajo" (Masson 2012), lo que también explica por qué los gobiernos tienen dificultades para justificar el gasto público en parques infantiles y el diseño de espacios públicos adecuados. Además de contribuir al bienestar de los niños, niñas y jóvenes, la creación de espacios públicos adecuados y seguros (incluidos los patios de recreo) también puede ayudar a aliviar parte de la carga de la labor de cuidado, en particular de las madres. Asimismo, puede dar a las personas que proporcionan cuidados la oportunidad de interactuar con otros adultos, ayudándolas a superar el aislamiento que a veces se asocia con quienes cuidan de niños y niñas pequeños, en particular en el caso de las madres solteras (Silbaugh 2008).

Por último, cabe destacar que para crear ciudades amigables con los niños (y lúdicas) hace falta algo más que construir parques infantiles; se trata de construir ciudades que sean seguras para los menores y puedan mejorar su desarrollo, su salud y su acceso a las oportunidades (ARUP 2017). Si bien los menores necesitan tener acceso a zonas diseñadas específicamente para que jueguen, también necesitan poder jugar con seguridad y pasar tiempo en lo que Jane Jacobs (2011) llamó "una base de operaciones no especializada al aire libre: las aceras". Dentro de esta perspectiva, las ciudades que funcionan para la niñez no son las mismas que invierten únicamente en la construcción de parques infantiles. Las ciudades amigables con los niños son aquellas que proporcionan calles y espacios públicos seguros, dando a los menores la posibilidad de disfrutar de cierto nivel de movilidad independiente y de socializar con sus pares con comodidad. Además de ofrecer espacios públicos recreativos que sean inclusivos y entretenidos, las ciudades deberían ser seguras para que los niños y niñas de todas las capacidades puedan caminar y andar con seguridad, dándoles la oportunidad de jugar en todas partes y no solo en zonas de juego predeterminadas.

¿QUÉ SON LOS ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS Y RECREATIVOS?

"El juego parece ser tan necesario para la calidad de la vida diaria de los niños y niñas pequeños con discapacidad como lo es para todos los niños y niñas pequeños".

Michelle Buchanan y Tricia Giovacco Johnson (2009)

La Convención sobre los Derechos del Niño, aprobada por las Naciones Unidas en 1989, es un tratado internacional en que se reconoce el derecho al juego. En su artículo 31, se reconoce "el derecho del niño al descanso y el esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad y a participar libremente en la vida cultural y en las artes" (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1989).

En la Convención también se hace énfasis en la idea expuesta en la sección anterior de que los espacios recreativos públicos son importantes y se destaca que los gobiernos deben promover el derecho del niño a jugar: "Los Estados Miembros respetarán y promoverán el derecho del niño a participar plenamente en la vida cultural y artística y propiciarán oportunidades apropiadas, en condiciones de igualdad, de participar en la vida cultural, artística, recreativa y de esparcimiento" (artículo 31). En 2006, los países miembros de las Naciones Unidas aprobaron la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006), en la que se establece que "los Estados Miembros tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que todos los niños y las niñas con discapacidad gocen plenamente de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en igualdad de condiciones con los demás niños y niñas" (artículo 7) y adoptarán las medidas pertinentes para "[a]segurar que los niños y las niñas con discapacidad tengan igual acceso con los demás niños y niñas a la participación en actividades lúdicas, recreativas, de esparcimiento y deportivas" (artículo 30). Esta declaración es muy útil para recordar a todas las partes interesadas que los menores con discapacidad también juegan y que deberían tener la oportunidad de jugar en los espacios públicos junto con niños y niñas de todas las capacidades.

En la Nueva Agenda Urbana , aprobada en 2016, todos los países acordaron una visión de las ciudades y los asentamientos humanos que otorga prioridad a "la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, donde se satisfacen las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad" Naciones Unidas (2017)

De manera similar, en la Agenda de Desarrollo Sostenible, los países acordaron el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 de "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles" (Naciones Unidas 2015, ODS 11), una de cuyas metas es "de aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad" (11.7). Uno de los indicadores para evaluar los progresos realizados por los países en relación con este ODS es la "proporción media de la superficie edificada de las ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad" (División de Estadística de las Naciones Unidas, sin fecha).[29]

29. Para obtener más información, véase la División de Estadística de las Naciones Unidas (UN Stats): https://unstats.un.org/sdgs/files/meetings/iaeg-sdgs-meeting-08/9b_11.7.1_UN%20Habitat_tier%20reclassification%20Nov%202018_final.pdf.

Pero, ¿cómo podemos definir lo que se necesita para que un espacio público y recreativo sea "inclusivo"?

El término "diseño universal", atribuido a Ron Mace, se refiere al "diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado" (Mace 1985). El diseño universal se basa en siete principios para asegurar que cualquier ambiente sea funcional para todas las personas:

1. **Uso equitativo:** El diseño es útil y comercializable para personas con distintas habilidades.
2. **Uso flexible:** El diseño se ajusta a una amplia gama de preferencias y habilidades individuales.
3. **Uso simple e intuitivo:** El uso del diseño es fácil de entender, independientemente de la experiencia, los conocimientos, las habilidades lingüísticas o el nivel de concentración de quienes lo usan.
4. **Información perceptible:** El diseño transmite eficazmente la información necesaria a quienes lo usan, independientemente de las condiciones ambientales o de las capacidades sensoriales de esas personas.
5. **Tolerancia al error:** El diseño reduce al mínimo los peligros y las consecuencias adversas de las acciones accidentales o involuntarias.
6. **Mínimo esfuerzo físico:** El diseño puede ser utilizado de manera eficiente y cómoda, con un mínimo de fatiga.
7. **Tamaño y espacio para la aproximación y el uso:** Se proporciona el tamaño y el espacio adecuados para la aproximación, el alcance, la manipulación y el uso, independientemente del tamaño corporal, la postura o la movilidad de quienes lo usan (Mace, 1985).

El concepto de diseño universal suele utilizarse indistintamente con otros conceptos como la accesibilidad, el diseño sin barreras y el diseño inclusivo. Según estos conceptos, las instalaciones recreativas inclusivas son aquellos espacios a los que personas con capacidades diversas pueden acceder y que éstas pueden utilizar y disfrutar de manera fácil y cómoda (Burke, 2013). Un parque recreativo inclusivo se compone entonces de dos partes principales: el propio espacio de juego y sus alrededores (Palomero Ferrer, 2015). Por lo tanto, debe incluir rampas accesibles y juegos adaptados, como columpios y balancines accesibles con cinturón de seguridad, carruseles accesibles para sillas de ruedas y juguetes multisensoriales, entre otros elementos.

El primer espacio recreativo para niños se construyó en un parque de Manchester (Reino Unido) en 1859; uno de los primeros parques infantiles inclusivos se construyó 140 años más tarde, en 1999, en el estado de Maryland (Estados Unidos).[30]

A Shelley Kramm se le ocurrió esta idea después de experimentar dificultades para llevar a su hija Hadley, que tiene parálisis cerebral, a los espacios de juego habituales. Desde entonces, su iniciativa ha inspirado la construcción de muchos parques infantiles inclusivos similares en todo el país.[32] Desde 2010, cuando se modificó la Ley sobre los Estadounidenses con Discapacidades (ADA) para cambiar las normas de accesibilidad de los espacios de juego, los parques infantiles inclusivos han adquirido más popularidad en los Estados Unidos.[32] Sin embargo, en los países en desarrollo siguen siendo escasos. En la siguiente sección se analizará el caso de la ciudad de Campinas (Brasil), donde el alcalde, Jonas Donizette; la Secretaria para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos, Eliane Jocelaine Pereira; representantes de la sociedad civil y otros funcionarios públicos se han comprometido a construir espacios públicos y parques recreativos inclusivos en la ciudad.

30. Para obtener más información sobre la historia de los espacios de juego, véase: ESP. 2012. "The History of Playgrounds – Past, Present and Future". ESP Play. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. https://www.espplay.co.uk/the-history-of-playgrounds/.

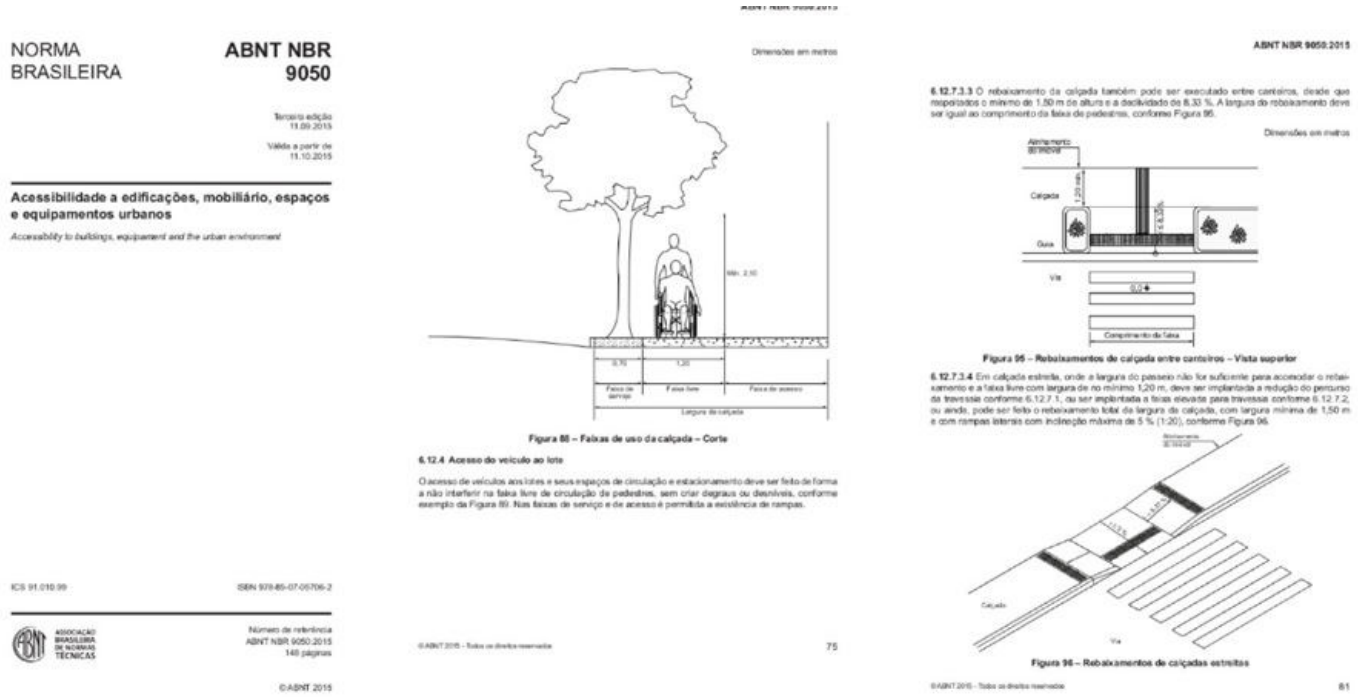
31. Para saber más sobre esta historia, véase: Rasicot, Julie. 1998. "A Playground for Hadley." Washington Post, 1 de octubre de 1998. https://www.washingtonpost.com/archive/local/1998/10/01/a-playground-for-hadley/c46bd3f4-eebc-4909-b32d-5f86f74f7b03/.

32. Para saber más sobre las regulaciones de la ADA, véase: https://www.ada.gov/2010_regs.htm.

ESTÁNDARES NACIONALES QUE PROMUEVEN LA ACCESIBILIDAD Y EL DISEÑO UNIVERSAL EN BRASIL

En 1985, la Asociación Brasileña de Normas Técnicas (ABNT) creó la primera versión de la norma técnica nacional NBR 9050 con el título "Adecuación de los edificios y del mobiliario urbano para las personas con discapacidad", que ahora se conoce como "Accesibilidad a las edificaciones, el mobiliario, los espacios y el equipamiento urbanos"

FIGURA 3: TRES PÁGINAS DE LAS NORMAS Y DIRECTRICES DE LA ABNT NBR 9050



NORMA BRASILEIRA

ABNT NBR 9050

Terceira edição
11.09.2015

Válida a partir de
11.10.2015

Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

Accessibility to buildings, equipment and the urban environment

ICS 91.010.99

ISBN 978-85-07-05706-2

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS

Número de referência
ABNT NBR 9050:2015
148 páginas

©ABNT 2015

Dimensões em metros

Figura 88 – Faixas de uso da calçada – Corte

6.12.4 Acesso do veículo ao lote

O acesso de veículos aos lotes e seus espaços de circulação e estacionamento deve ser feito de forma a não interferir na faixa livre de circulação de pedestres, sem criar degraus ou desníveis, conforme exemplo da Figura 89. Nas faixas de serviço e de acesso é permitida a existência de rampas.

75

ABNT NBR 9050:2015

6.12.7.3.3 O rebaixamento da calçada também pode ser executado entre canteiros, desde que respeitados o mínimo de 1,50 m de altura e a declividade de 8,33 %. A largura do rebaixamento deve ser igual ao comprimento da faixa de pedestres, conforme Figura 95.

Dimensões em metros

Figura 95 – Rebaixamentos de calçada entre canteiros – Vista superior

6.12.7.3.4 Em calçada estreita, onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre com largura de no mínimo 1,20 m, deve ser implantada a redução do percurso da travessia conforme 6.12.7.1, ou ser implantada a faixa elevada para travessia conforme 6.12.7.2, ou ainda, pode ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 5 % (1:20), conforme Figura 96.

Figura 96 – Rebaixamentos de calçadas estreitas

81

Los estándares establecidos por la NBR 9050 fueron utilizados como referencia nacional por técnicos y profesionales, pero no fueron legalmente exigibles hasta que en 2004 se aprobó el Decreto Federal Nº 5.296 del 2 de diciembre de 2004. Con la aprobación de la Ley Federal n° 13.146 del 6 de julio de 2015, también conocida como el Estatuto de la Persona con Discapacidad, se puso de relieve la importancia de asegurar la accesibilidad del entorno construido, entendido como "la posibilidad de uso seguro y autónomo de los espacios, el mobiliario y el equipamiento urbano, los edificios, el transporte, la información y la comunicación (incluidos sus sistemas y tecnologías), así como otros servicios e instalaciones abiertos al público, de uso público o privado pero destinados al uso colectivo, tanto en zonas urbanas como rurales, por parte de personas con discapacidad o con movilidad reducida" (Presidencia de la República 2015, artículo 3.I). Sin embargo, la norma no incluye ninguna recomendación específica sobre las instalaciones de los parques infantiles.

ESTUDIO DE CASO: LA CIUDAD DE CAMPINAS, BRASIL

Campinas, la décima ciudad más rica de Brasil, está situada en el estado sudoriental de São Paulo. Con una población de 1.194.094 habitantes en 2018, constituye la décimocuarta ciudad más grande del país.

Se estima que los niños y niñas de hasta nueve años de edad constituyen el 12% del total (139.166), y que la población total con algún tipo de discapacidad constituye el 5,6 por ciento de la población total de la ciudad, lo que representa aproximadamente 60.000 personas. La superficie total de la ciudad es de 795,7 km^2, con un promedio de 6,2 m^2 de espacio verde por persona, lo que está por debajo del umbral mínimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, de 9,0 m^2 de espacio verde por persona (2012, citado en Russo y Cirella 2018).

33. (García, Benevides y Alencar, sin fecha). La definición de discapacidad utilizada por el IBGE se basa en la percepción del informante de su dificultad para oír, ver y caminar o subir escaleras, incluso con facilitadores tales como audífonos, lentes de contacto y bastones. En el cuestionario también se procuraba determinar las discapacidades intelectuales y mentales mediante la comprensión por parte del informante de las dificultades para realizar sus actividades habituales. El marco conceptual adoptado para el censo se basó en la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF) promovida por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2001.

FIGURE 4: MAPA DE BRASIL EN QUE SE DESTACA EL ESTADO DE SÃO PAULO, Y DENTRO DE ÉL, LA CIUDAD DE CAMPINAS

IMG: Marnen Viccari

ENTORNO FAVORABLE A NIVEL LOCAL

Con el objetivo de promover la paz y diseñar intervenciones urbanas creativas que fomenten los intercambios pacíficos e intergeneracionales entre las familias y las comunidades, y con especial atención a la primera infancia, la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos de Campinas elaboró un programa municipal llamado La paz en el idioma del juego, basado en cuatro pilares:

1. La organización de una Semana Anual del Juego en el mes de mayo, destinada a promover una cultura de paz y apreciación de lo lúdico destacando la importancia del juego para el desarrollo de una infancia sana.
2. La construcción de parques infantiles inclusivos, mediante la identificación de los espacios públicos disponibles y la adquisición de equipamiento como se muestra en la figura 3.
3. La promoción de intervenciones urbanas creativas e inclusivas en toda la ciudad, dando la oportunidad a los estudiantes y docentes universitarios de diseñar espacios públicos y comunitarios nuevos o readaptados para estimular el juego y las interacciones entre las familias y las comunidades.
4. La ejecución de proyectos destinados a repensar el uso social de la ciudad, como la construcción de jardines comunitarios.

Este programa municipal también se corresponde con el Plan Municipal de la Primera Infancia aprobado en 2018 por la ciudad de Campinas, que incluye entre sus objetivos la creación de programas intergeneracionales en los espacios públicos que promuevan las interacciones sociales entre los niños y niñas pequeños y las personas mayores, favoreciendo el cuidado y las relaciones respetuosas; la organización de eventos culturales y deportivos para las familias y las comunidades, y la promoción de los principios de accesibilidad y seguridad en los parques públicos para que sean accesibles y seguros para los menores de todas las capacidades (Alcaldía de Campinas, 2018).

Otro programa dirigido por la municipalidad es Campinas + accesible, cuyo objetivo es concienciar sobre los derechos de las personas con discapacidad y la importancia de la participación de toda la ciudadanía para hacer de Campinas una ciudad más accesible. Como parte de este programa, la ciudad de Campinas proporciona orientación técnica a las personas residentes, propietarias de negocios y proveedoras de servicios para que hagan las adaptaciones necesarias en sus aceras, incluso mediante el uso de pavimento táctil, de acuerdo con los requisitos de accesibilidad establecidos en la norma ABNT NBR 9050.

De este modo se garantiza que las aceras sean accesibles y estén libres de barreras que puedan impedir la libre circulación de las personas con discapacidad o movilidad reducida, los niños y niñas y las mujeres embarazadas.

FIGURA 5: UN FOLLETO BRASILEÑO EN QUE SE EXPLICA CÓMO USAR LOS ESPACIOS DE JUEGO INCLUSIVOS EN CAMPINAS.

Agora, Campinas tem Parquinhos Inclusivos. Você sabe o que isso significa?

Que todos os brinquedos são híbridos, ou seja, podem ser utilizados por crianças com e sem deficiência. No Brasil são poucas as cidades que tem esses parques instalados. A Prefeitura de Campinas, busca promover o direito de brincar da criança com deficiência, de forma a proporcionar a diversão com inclusão.

Vamos juntos cuidar desses equipamentos para que todos, sem distinção, possam desfrutar de bons momentos!

Divirta-se, Cuide, Preserve!

Lembre-se:
Quanto mais você cuidar, mais todos brincarão.

PREFEITURA DE CAMPINAS | SECRETARIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, PESSOA COM DEFICIÊNCIA E DIREITOS HUMANOS

Regras para a utilização dos brinquedos:

Balanço

Idade: 03 a 12 anos
*Acompanhado(a) por um responsável

Carrossel

Idade: 06 a 12 anos
*Acompanhado(a) por um responsável

Balanço (vai-vem)

Idade: 03 a 12 anos
*Acompanhado(a) por um responsável

Gangorra

Idade: 03 a 12 anos
*Acompanhado(a) por um responsável

Atenção a esta imagem!
Acentos que tiverem esse símbolo são próprios para o uso de cadeirantes.

FIGURA 6: PLAN MUNICIPAL DE LA PRIMERA INFANCIA PARA CAMPINAS, CON ESPECIAL ATENCIÓN A LOS MENORES CON DISCAPACIDAD

FIGURA 7: LOGOTIPO PARA EL PROGRAMA "CAMPINAS ACCESIBLE"

ESPACIOS PÚBLICOS Y RECREATIVOS INCLUSIVOS EN CAMPINAS

Desde septiembre de 2019, Campinas ha construido cuatro espacios públicos y recreativos con zonas de juego inclusivas.

Estos se encuentran en las partes norte, sur, este y suroeste de la ciudad, como se muestra en el mapa siguiente.

FIGURA 8: MAPAS DE CAMPINAS EN QUE SE INDICA LA UBICACIÓN DE LOS CUATRO PARQUES INFANTILES INCLUSIVOS

La idea de construir parques infantiles inclusivos en los espacios públicos existentes de la ciudad surgió como una exigencia de las personas que cuidan a menores con discapacidad, y con el apoyo de las madres que formaban parte de un movimiento social llamado LIA, siglas en portugués de Ocio, Inclusión y Accesibilidad. Esta demanda fue planteada oficialmente por un grupo de madres de niños y niñas con discapacidad durante una de sus reuniones mensuales con Eliane Jocelaine Pereira, la Secretaria para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos, y representantes técnicos de la Secretaría, en el marco de la iniciativa de este órgano de recoger sugerencias de la población sobre políticas públicas inclusivas. La Secretaría organiza reuniones con representantes de la sociedad civil, invitados a través del Consejo de Personas con Discapacidad, para darles la oportunidad de compartir sus principales preocupaciones y sugerencias en materia de política pública.

Las cuidadoras estaban preocupadas porque no podían llevar a sus hijas e hijos con discapacidad a jugar a los parques recreativos públicos de la ciudad, ya que esos menores no podían interactuar con los demás utilizando las instalaciones existentes.

Los parques públicos existentes no fueron diseñados para ser accesibles a todos los niños y niñas, incluidos los que tienen discapacidad, cuya única opción era jugar en su casa o en un centro dedicado a menores con discapacidad, donde los espacios de juego inclusivos ya eran una realidad. Las cuidadoras querían saber si el ayuntamiento estaría dispuesto a construir zonas de juego inclusivas en los espacios recreativos existentes, como se había hecho en otras ciudades de Brasil, como Curitiba y São Paulo.

Transcurría el año 2017 y la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos no disponía de recursos para financiar la puesta en marcha del primer parque inclusivo. Así pues, tuvo que movilizar a representantes de otras Secretarías —en particular la de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible— para buscar recursos. La Secretaría de Servicios Públicos, encargada del mantenimiento de los parques públicos, también participó en el proceso. La Secretaria los convenció de que era una intervención poco costosa (menos de 6.000 dólares estadounidenses por cada espacio de juegos) que podía tener un efecto importante en la vida de los habitantes de Campinas, en particular de las personas con discapacidad y quienes las cuidan. Como la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible disponía de recursos procedentes de un "decreto de consentimiento" firmado con una empresa privada, acordaron poner en marcha juntas el primer espacio recreativo inclusivo en el Parque de Pedreira do Chapadão.[34]

34. Un "decreto de consentimiento" es un acuerdo o arreglo que resuelve una disputa entre dos partes, en este caso una empresa privada y el gobierno municipal.

Dos años más tarde, la municipalidad ya ha construido cuatro parques infantiles inclusivos por un total de 88.000 reales (aproximadamente 21.000 dólares estadounidenses a septiembre de 2019). Ahora forman parte de un programa más amplio (Campinas por la Paz) para la promoción de una ciudad inclusiva y pacífica, que incluye la construcción de parques infantiles inclusivos como uno de sus cuatro pilares. Los cuatro parques inclusivos son los siguientes:

1. **Pedreira do Chapadão:** Se trata del primer parque infantil inclusivo, construido en marzo de 2018 y financiado totalmente por el sector privado como parte de un "decreto de consentimiento" firmado por una empresa privada y la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Está en el barrio Jardim Chapadão, en el lado norte de la ciudad de Campinas, uno de los puntos más altos de la ciudad. Esta zona alberga un importante centro comercial, edificios de lujo y comunidades cerradas, lo que la convierte en un prestigioso barrio. La zona de juegos incluye dos columpios inclusivos, un balancín y un carrusel, y es totalmente accesible (incluidos sus alrededores). Costó 24.000 reales (equivalentes a 5.700 dólares en septiembre de 2019) y fue el fruto de una acción conjunta entre la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos, la de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y la de Servicios Públicos.

FIGURA 9: PARQUE INFANTIL INCLUSIVO EN PEDREIRA DO CHAPADÃO

IMG: Fernanda Sunega

2 **Parque Dom Bosco:** Se trata del segundo parque infantil inclusivo, construido en octubre de 2018 y financiado por el Fondo Municipal de Derechos de la Niñez y la Adolescencia en asociación con el comité multisectorial encargado del Plan Municipal para la Primera Infancia. Está emplazado en el distrito de Ouro Verde, en el suroeste de la ciudad, que es el distrito con mayor concentración de población. Limitado por dos carreteras (Bandeirantes y Santos Dumont) y el río Capivari, el distrito fue establecido a mediados del decenio de 1950 por migrantes procedentes de otras regiones de Brasil. El vecindario que rodea el parque está habitado principalmente por residentes de ingresos bajos y medios. El parque tiene dos columpios y un balancín (subibaja) inclusivos y costó 20.000 reales (equivalentes a 4.800 dólares en septiembre de 2019).

FIGURA 10: ESPACIO DE JUEGO INCLUSIVO EN EL PARQUE DOM BOSCO

IMG: Fernanda Sunega

3 **Parque das Águas:** Se trata del tercer parque infantil inclusivo, construido en marzo de 2019 en el marco de los esfuerzos que condujeron al Plan Multisectorial de la Primera Infancia en Campinas. Se encuentra en el barrio de Parque Jambeiro, en el sur de la ciudad, que incluye una zona industrial. El espacio es totalmente accesible y tiene un columpio, un balancín y un carrusel inclusivos. Su costo fue de 20.000 reales (equivalentes a 4.800 dólares en septiembre de 2019).

FIGURE 11: ESPACIO DE JUEGO INCLUSIVO EN EL PARQUE DAS ÁGUAS

4 **Parque Taquaral:** Este es el cuarto espacio de juego inclusivo, construido en agosto de 2019 dentro de uno de los parques más grandes de Campinas, en un exclusivo barrio residencial ubicado en el este de la ciudad. Tiene dos columpios, un balancín y un carrusel inclusivos, y costó 24.000 reales (equivalentes a 5.700 dólares en septiembre de 2019).

FIGURA 12: ESPACIO DE JUEGO INCLUSIVO EN EL PARQUE TAQUARAL

La ciudad de Campinas prevé construir dos parques inclusivos más para fines de 2020. Uno de los principales desafíos está relacionado con la falta de recursos para el mantenimiento, que actualmente es responsabilidad de la Secretaría de Servicios Públicos. Por lo tanto, el gobierno municipal cuenta actualmente con el apoyo de la ciudadanía para mantener las instalaciones estableciendo asociaciones con fundaciones privadas dispuestas a ayudar a mantener el equipo en buenas condiciones.

Como ya se ha dicho, los parques infantiles inclusivos permiten que los niños y niñas con y sin discapacidad jueguen juntos. La mayoría de las veces, se ve a menores sin discapacidad jugando con estos equipos. La Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos trata que estos espacios de juego inclusivos se construyan junto a los espacios de juego existentes (regulares). Esta ubicación ayuda a facilitar la interacción lúdica entre los menores sin discapacidad y los menores con discapacidad, y reduce la posibilidad de que estos últimos sean llevados a una zona de juego "segregada", promoviendo así el respeto mutuo entre todos los niños y niñas. Los parques infantiles inclusivos también son muy importantes para madres como Marina Barone Dantas, que tiene hijos con habilidades diferentes, ya que proporcionan la oportunidad de que toda la familia juegue y se divierta junta.

FIGURA 13: NIÑOS Y NIÑAS SIN DISCAPACIDAD JUEGAN EN EL ESPACIO DE JUEGO INCLUSIVO DEL PARQUE TAQUARAL

IMG: Catarina Mastellaro

TESTIMONIO

"La importancia de los parques infantiles inclusivos radica en proteger la infancia del menor con discapacidad. Jugar es un derecho de la infancia, crucial para el desarrollo de cualquier niño o niña, y especialmente para el niño o niña con discapacidad. Muchos se quedan en casa y no saben lo que significa jugar en los espacios públicos. Además, el hecho de que la madre pueda recoger a sus hijos e ir al parque a jugar el fin de semana mejora su autoestima y confianza y le permite cuidar mejor de ellos también. Lo adecuado sería tener una zona de juego inclusiva en cada espacio público, porque jugar es el derecho de todos. Creo que el niño o niña que aprende desde pequeño a jugar con otros que son diferentes se convertirá en una persona adulta con más respeto por las demás".

Marina Barone Dantas[35]

35. Testimonio brindado el 27 de agosto de 2019 ante la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos.

FIGURA 14: MARINA BARONE DANTAS CON SUS HIJOS: MARÍA CECILIA (1), MARÍA RITA (6) Y GABRIEL (8) EN EL PARQUE INFANTIL INCLUSIVO DE PEDREIRA DO CHAPADÃO

IMG: Marnen Viccari

ESTACIONES INCLUSIVAS DE GIMNASIA AL AIRE LIBRE

Además de los parques infantiles inclusivos, la ciudad de Campinas también ha construido varias estaciones inclusivas para realizar ejercicio físico al aire libre que pueden ser utilizadas por las personas que usan sillas de ruedas.

En cumplimiento de los principios descritos en la norma nacional NBR 9050, estas estaciones cuentan con rampas accesibles, cinturones de seguridad y barras de baja altura en todos los equipos de ejercicio aeróbico para las extremidades superiores. Cada estación inclusiva cuesta 20.000 reales (equivalentes a 4.800 dólares en septiembre de 2019). Estas instalaciones son sumamente importantes, ya que las personas con discapacidad tienen mayor riesgo de desarrollar afecciones de salud crónicas y secundarias en comparación con la población general (Rimmer et al. 2017).

FIGURA 15: GIMNASIO INCLUSIVO EN EL PARQUE TAQUARAL

IMG: Carlos Bassan

Contar con espacios recreativos inclusivos es importante para asegurarles una infancia a los niños con discapacidad. Jugar es un derecho de los niños, crucial en su desarrollo.

JARDINES SENSORIALES

Los espacios de juego y las estaciones de gimnasia al aire libre inclusivos que se han presentado satisfacen sobre todo las necesidades de los niños, niñas y adultos que utilizan sillas de ruedas; sin embargo, no tienen en cuenta las necesidades de aquellos que tienen otros impedimentos.

Desde 2019, la ciudad de Campinas ha comenzado a construir jardines accesibles con juegos sensoriales dirigidos a personas con diferentes tipos de deficiencias.

El Jardín de los Sentidos de Gisela Heller Gordon es un espacio inclusivo que ofrece la posibilidad de estimular los cinco sentidos: el oído, la vista, el tacto, el olfato y el gusto. El jardín está situado cerca de un Centro de Referencia para la Rehabilitación y fue concebido como un espacio terapéutico. El sentido del olfato puede ser estimulado por plantas aromáticas como la menta y la lavanda. En la "zona del gusto" del jardín hay plantas comestibles, como hierbas medicinales y culinarias. En la "zona del tacto" se ofrecen diferentes texturas, y para la audición hay metales, conchas y bambú que pueden utilizarse para generar sonidos. El jardín es totalmente accesible y libre de barreras arquitectónicas, para que las personas con todo tipo de discapacidades puedan disfrutar plenamente del espacio. El proyecto costó aproximadamente 425.000 reales (equivalentes a 102.000 dólares en septiembre de 2019).

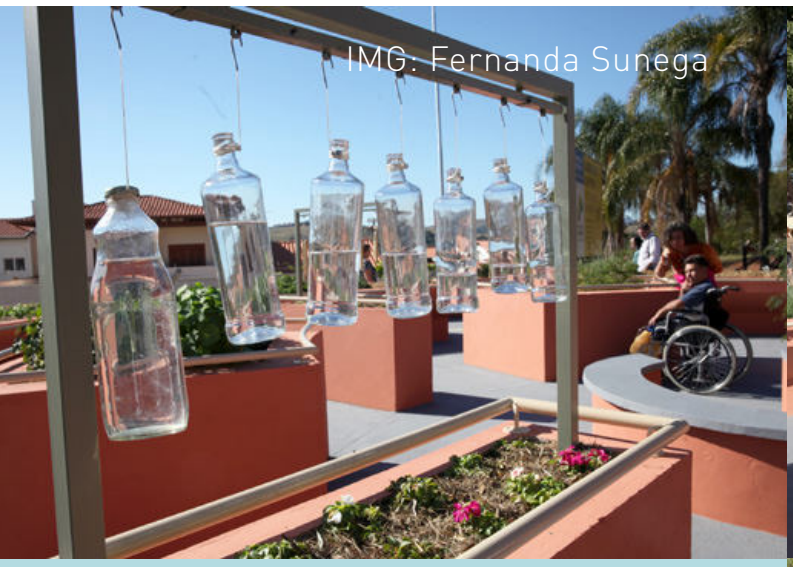


FIGURE 16: THREE IMAGES SHOWING THE GISELA HELLER GORDON GARDEN OF SENSES

OTRAS INICIATIVAS PARA PROMOVER LA INCLUSIÓN DE LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADULTOS CON DISCAPACIDAD EN LOS ESPACIOS URBANOS

Todos los espacios públicos mencionados anteriormente son conformes a la norma técnica brasileña de diseño universal NBR 9050, y la ciudad de Campinas trata de garantizar que sean fácilmente accesibles para todos. Como parte de estos esfuerzos, la ciudad ha invertido en la promoción de la accesibilidad de las aceras, edificios y autobuses *públicos*. El sistema de transporte público cuenta actualmente con 1.142 autobuses en funcionamiento, de los cuales 966 son accesibles, lo que representa el 84,6% de la flota. El nuevo sistema BRT (Bus Rapid Transit o Transporte Rápido en Autobús) que se está construyendo es totalmente accesible.

La municipalidad de Campinas también proporciona a todas las personas con discapacidad un documento de identificación llamado "Tarjeta bien accesible", que facilita el acceso a todos los servicios públicos municipales, incluido el acceso gratuito a toda la red de transporte público, sin necesidad de presentar certificados médicos ni ningún otro documento.

36. En el caso de las aceras situadas frente a edificios privados (casas, oficinas, espacios comerciales), los propietarios individuales son responsables de ellas.

IMG: Catarina Mastellaro

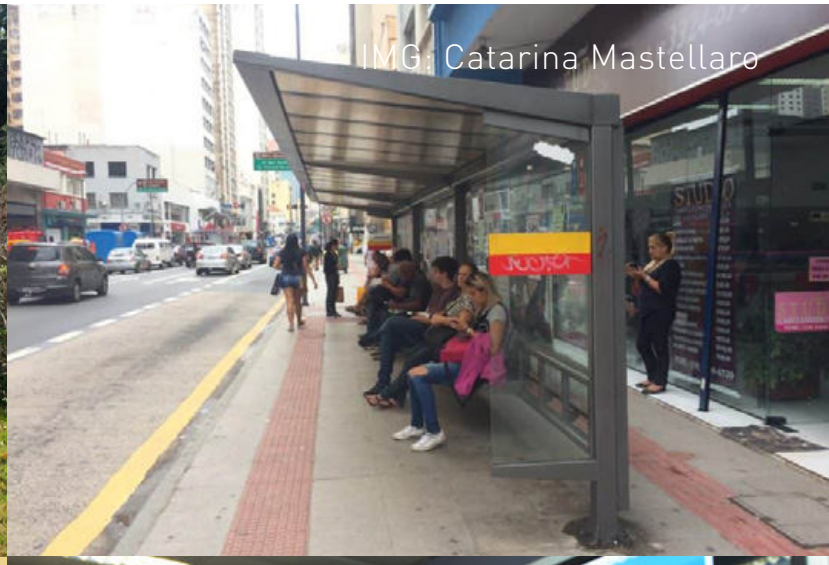

IMG: Catarina Mastellaro

FIGURA 17: CAMINO ACCESIBLE (IZQUIERDA) Y ACERAS PÚBLICAS Y PARADAS DE AUTOBÚS ACCESIBLES (DERECHA)

IMG: Carlos Bassan

FIGURA 18: UNA NIÑA SOSTIENE SU "TARJETA BIEN ACCESIBLE"

GOBERNANZA URBANA INCLUSIVA

En 2013 se creó la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos de Campinas. Su objetivo es gestionar los servicios municipales de atención y protección social de las personas con discapacidad (como el Centro de Referencia para las Personas con Discapacidad) y promover proyectos multisectoriales para incluir a esas personas (entre otras formas, garantizando el diseño universal y la accesibilidad de todos los edificios públicos). Como parte de su mandato, la Secretaría para las Personas con Discapacidad y los Derechos Humanos acoge al Consejo Municipal de Personas con Discapacidad.

El Consejo, dirigido por representantes elegidos de entre la población de personas con discapacidad, constituye el órgano deliberativo, asesor y supervisor de todas las acciones políticas destinadas a la promoción, la inclusión social y la defensa de los derechos de las personas con discapacidad.

El Consejo está compuesto por 52 miembros, la mitad de ellos nombrados por el gobierno y la otra mitad elegidos por la sociedad civil. Incluye representantes de entidades que trabajan con personas con discapacidad y representantes de la población con discapacidad. La Secretaría también apoya a la organización de la Conferencia Municipal sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que se celebra cada dos años y tiene por objeto examinar cuestiones pertinentes para la formulación de políticas, programas y proyectos sobre el tema. La Secretaría colabora actualmente con la Universidad de Campinas a fin de recopilar datos que puedan utilizarse para demostrar el efecto del programa Campinas por la Paz (incluida la construcción de parques infantiles inclusivos) en el rendimiento social y educativo de la población infantil de la ciudad.

CONCLUSIÓN

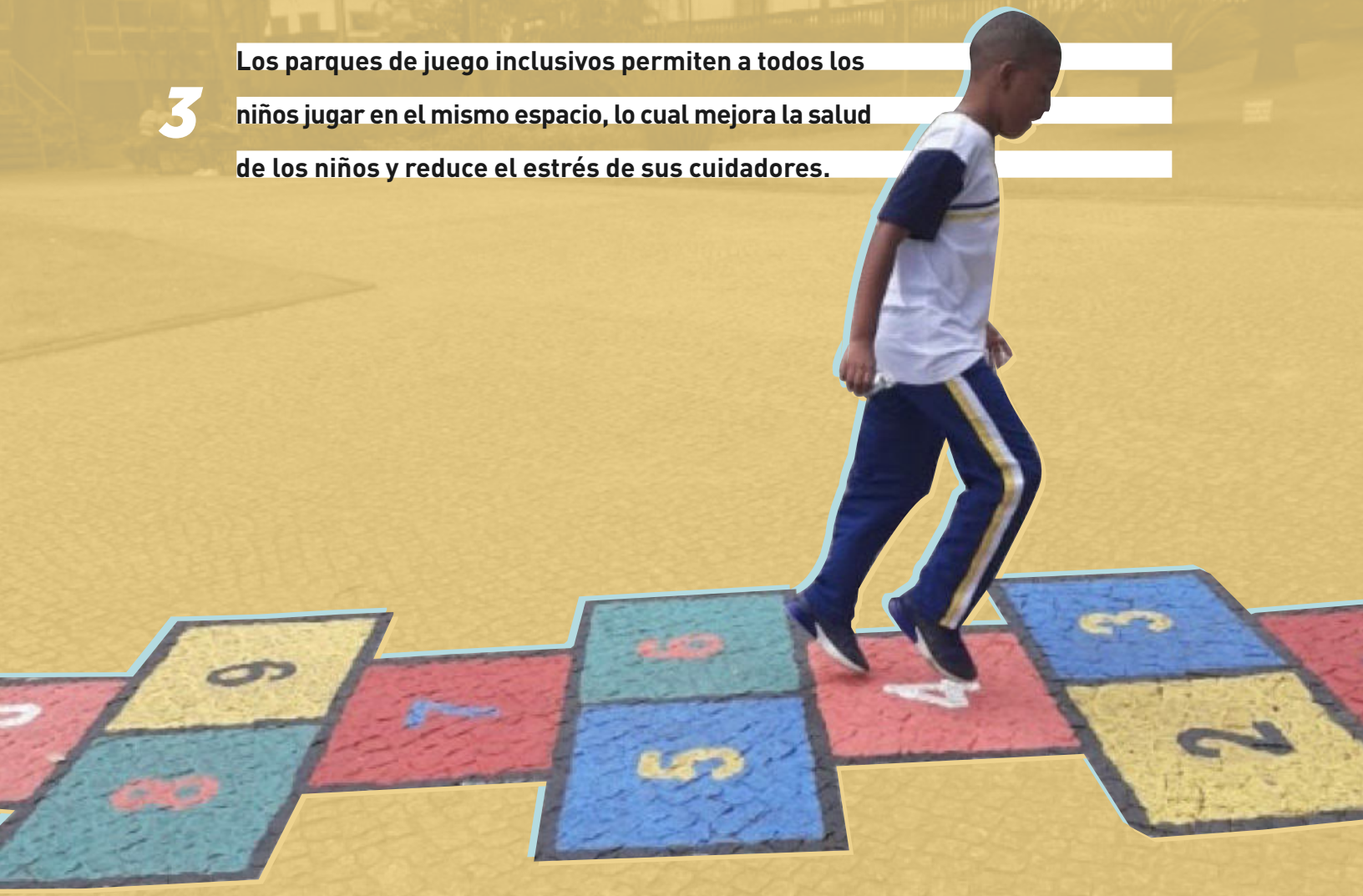
Los esfuerzos de la municipalidad de Campinas por construir zonas de juego inclusivas en los parques públicos existentes en toda la ciudad son un ejemplo importante de un esfuerzo multisectorial y participativo apoyado por los líderes políticos. Comenzó como una demanda de representantes de la sociedad civil; en particular, de las madres encargadas de niños y niñas con discapacidad que carecían de instalaciones públicas donde ellos pudieran jugar. Lo que empezó como una intervención específica se transformó en una política municipal enmarcada un programa más amplio (Campinas por la Paz) para la promoción de una ciudad inclusiva y pacífica que funcione para todos. Se trata de una intervención que puede replicarse fácilmente en otras ciudades de los países en desarrollo, porque no es costosa. Sin embargo, debe combinarse con la prestación de servicios para la atención y protección social de las personas con discapacidad y con otras políticas, a fin de garantizar la accesibilidad de estas instalaciones, así como la promoción de una cultura que favorezca el respeto y la interacción entre los niños y niñas de todas las capacidades.

Ciudades Inclusivas para Niños

1 El diseño de los espacios públicos debe considerar las necesidades de los niños que viven en ciudades, incluyendo la necesidad de oportunidades recreativas.

2 Las ciudades que son seguras para los niños son buenas para los adultos.

3 Los parques de juego inclusivos permiten a todos los niños jugar en el mismo espacio, lo cual mejora la salud de los niños y reduce el estrés de sus cuidadores.



REFERENCIAS

ARUP. 2017. Cities Alive: Designing for Urban Childhoods. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-designing-for-urban-childhoods.

Asamblea General de las Naciones Unidas. 1989. Convención sobre los Derechos del Niño. https://www.unicef.org/es/convencion-derechos-nino/texto-convencion.

Asamblea General de las Naciones Unidas. 2006. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf.

Buchanan, Michelle y Tricia Giovacco Johnson. 2009. "A Second Look at the Play of Young Children with Disabilities". American Journal of Play 2, no. 1 (Verano): 41-59. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. https://www.journalofplay.org/sites/www.journalofplay.org/files/pdf-articles/2-1-article-play-of-young-children-with-diabilities.pdf.

Burke, Jenene. 2013. "Just for the Fun of It: Making Playgrounds Accessible to All Children." World Leisure Journal 55 (1): 83-95. https://doi.org/10.1080/04419057.2012.759144.

Campos, Pascuala. 1996. "Influencia de las ciudades en la vida de las mujeres." In Mujer y Urbanismo: Una recreación del espacio: Claves para pensar en la ciudad y el urbanismo desde una perspectiva de género, editado por Charo Rubio Alférez y Miguel Ardid Gumiel, 23-30. Madrid: Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

Dadvand, Payam, Jesus Pujol, Dídac Macià, Gerard Martínez-Vilavella, Laura Blanco-Hinojo, Marion Mortamais, Mar Alvarez-Pederol, et al. 2018. "The Association between Lifelong Greenspace Exposure and 3-Dimensional Brain Magnetic Resonance Imaging in Barcelona Schoolchildren". Environmental Health Perspectives 126 (2). https://doi.org/10.1289/EHP1876.

División de Estadística de las Naciones Unidas, sin fecha. "SDG Indicators: Metadata Repository." Naciones Unidas. Modificado por última vez en 2020. https://unstats.un.org/sdgs/metadata/.

García, Vinícius Gaspar, Guirlanda Benevides y Malu Alencar, sin fecha. "A população com deficiência en Campinas – dados do ultimo Censo IBGE". Unicamp. https://www.cti.gov.br/sites/default/files//a_populacao_com_deficiencia_em_campinas_v2_0.pdf.

Ginsburg, Kenneth R. 2007. "The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong Parent-Child Bonds." Pediatrics 119 (1): 182-191. https://doi.org/10.1542/peds.2006-2697

Jacobs, Jane. 2011. The Death and Life of Great American Cities. Nueva York: Modern Library.

Mace, R. 1985. "Universal design: Barrier-free Environments for Everyone". Designers West, 33 (1): 147-152.

Masson, Carma. 2012. Manifesto for a Playful City - An Essay. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. https://cargocollective.com/carmamasson/Manifesto-for-a-Playful-City-An-Essay.

Naciones Unidas. 2015. Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. https://undocs.org/es/A/RES/70/1.

Naciones Unidas. 2017. Nueva Agenda Urbana. http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf.

ONU Mujeres. 2017. Redistribute Unpaid Work. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. https://www.unwomen.org/en/news/in-focus/csw61/redistribute-unpaid-work.

Organización Internacional del Trabajo. 2007. ABC of Women Workers' Rights and Gender Equality (2nd Edition). Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo - OIT. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---gender/documents/publication/wcms_087314.pdf.

Palomero Ferrer, Jorge. 2015. "Parques Infantiles Accesibles." Colección Democratizando la Accesibilidad 5. La Ciudad Accesible. https://sid.usal.es/idocs/F8/FDO27106/Parques_Infantiles_Accesibles.pdf

Prefeitura Municipal de Campinas. 2018. Primeira Infância Campineira: Cuidar Para Desenvolver. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/assistencia-social-seguranca-alimentar/pic-plano-municipal-pela-primeira-infancia-campinas.pdf.

Presidência da República. 2015. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto de la Persona con Discapacidad). Ley nº. 13.146 de 6 de julio de 2015. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm.

Rimmer, James H., Sangeetha Padalabalanarayanan, Laurie A. Malone y Tapan Mehta. 2017. "Fitness Facilities Still Lack Accessibility for People with Disabilities". Disability and Health Journal 10 (2): 214-221. https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2016.12.011

Russo, Alessio and Giuseppe T. Cirella. 2018. "Modern Compact Cities: How Much Greenery Do We Need?" International Journal of Environmental Research and Public Health 15 (10). https://dx.doi.org/10.3390%2Fijerph15102180.

Silbaugh, Katharine B. 2008. "Women's Place: Urban Planning, Housing Design, and Work-Family Balance". Fordham Law Review 76: 1797-1852. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=995184.

Spain, Daphne. 2014. "Gender and Urban Space." Annual Review of Sociology 40: 581-598. https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043446

UNICEF. 2016. Cognitive Capital: Investing in Children to Generate Sustainable Growth. https://www.unicef.org/Social_Protection.pdf.

Urban 20. 2018. Gender Inequalities in Cities: Urban 20 White Paper. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. http://www.urban20.org/item/ejes-y-documentos-clave/U20_WP_Gender_inequalities_in_cities.pdf.

Urban Development Vienna. 2013. Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf.

Valdivia, Blanca. 2018. "Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora". Hábitat y Sociedad 11, 65-84. http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05.

El equipo examinó las mejores prácticas mundiales, consultó a expertos y se reunió con funcionarios municipales para aprender cómo adaptar mejor las reformas a los planes de trabajo existentes.

LA MUNICIPALIDAD ABRAZA EL DESARROLLO DE LA PRIMERA INFANCIA: ATENCIÓN A UNA POBLACIÓN DESATENDIDA EN TEL AVIV, 2016-2019

Gordon LaForge[37] - Bernard Van Leer Foundation

En 2016, Tel Aviv aceptó una invitación para unirse a una iniciativa llamada Urban95 que tenía por objeto incorporar las necesidades de los niños y niñas pequeños y las personas que los cuidan en el diseño, la planificación y la gestión de la ciudad.

En el programa se preguntaba: "Si pudieras experimentar una ciudad desde una altura de 95 centímetros (la altura de un niño de tres años), ¿qué cosas cambiarías?"

Las autoridades municipales vieron la oportunidad de responder a la creciente demanda pública de mejores servicios para las familias, puesta de manifiesto en protestas que se conocieron como "las marchas de los cochecitos". El pequeño equipo de funcionarios y funcionarias responsables de la aplicación del programa tuvo que reunir apoyos para las reformas dentro del gobierno municipal y ayudar a los departamentos a establecer nuevas formas de coordinación. Para ello, también tuvieron que poner en marcha un cambio de mentalidad haciendo del desarrollo de la primera infancia una prioridad municipal.

37. Gordon LaForge, autor del estudio de caso original del programa Innovaciones para Sociedades Exitosas de la Universidad de Princeton, basado en entrevistas realizadas en Tel Aviv en mayo de 2019. Esa versión se puede consultar en https://successfulsocieties.princeton.edu/publications/city-hall-embraces-early-childhood-development-reaching-underserved-population-tel-aviv. Sheila Mahoney produced this shorter version.

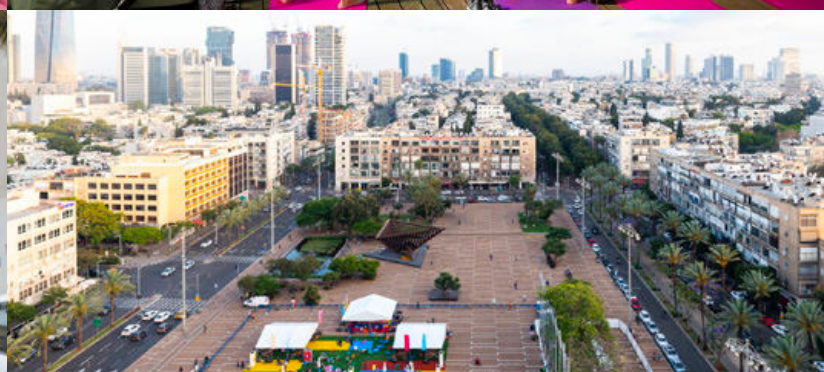
EL DESAFÍO

En muchos aspectos, Tel Aviv era una ciudad poco acogedora para las familias jóvenes. Figuraba entre las ciudades más caras del mundo, las personas recién llegadas carecían de amigos o familiares de los que depender para el cuidado de sus hijos e hijas, y los servicios de guardería eran costosos y no estaban regulados. Esos problemas eran especialmente graves para quienes residían en comunidades marginadas. Además, desplazarse por la ciudad con un cochecito era motivo de preocupación debido a que las aceras estaban atestadas de bicicletas eléctricas y motocicletas.

Para que se produjeran cambios reales, era esencial el apoyo del alcalde, Ron Huldai, y de altos funcionarios, pero también que las administraciones (departamentos) municipales encontraran nuevas formas de coordinarse entre sí y de hacer participar a la ciudadanía.

Gracias a una encuesta realizada en 2015 por el equipo de innovación de Bloomberg Philanthropies, investigando y asesorando a la oficina del alcalde, el rumbo comenzó a cambiar. Los datos favorecieron el objetivo de la ciudad de reducir el costo de la vida.

Las autoridades municipales acordaron apoyar las propuestas de políticas que encararan este problema siempre que no supusiera una mayor responsabilidad jurídica para la municipalidad y los proponentes demostraran que las iniciativas tenían sentido desde el punto de vista estratégico.



PREPARACIÓN DE LA RESPUESTA

Inmediatamente después de que el equipo de Bloomberg realizara su encuesta, la Fundación Bernard van Leer, que ayuda a los responsables de tomar las decisiones a vincular las políticas con las pruebas científicas sobre el desarrollo de la primera infancia, trató que Tel Aviv participara en su iniciativa Urban95. El objetivo de Urban95 era ayudar a compatibilizar las inversiones en aceras, calles, parques, transporte público e instalaciones con los servicios que las familias necesitaban para ayudar a sus hijos e hijas a desarrollarse, aumentando asímismo la accesibilidad.

En una conferencia celebrada en 2016, Daniella Ben-Attar, representante de Israel para la Fundación Bernard van Leer, se reunió con Hedva Finish, directora adjunta del Departamento de Planificación Estratégica de Tel Aviv. Finish conectó al equipo de Bloomberg con Ben-Attar, quien comenzó a contribuir con fondos de investigación y asesoramiento experto. Esta colaboración llamó la atención de la Fundación Tel Aviv, el sector filantrópico de la municipalidad, que planteó al alcalde la idea de una subvención para el desarrollo de la primera infancia, argumentando que Urban95 era una iniciativa internacional que aumentaría el prestigio de Tel Aviv como ciudad líder en el mundo.

El alcalde dio su aprobación para enviar una propuesta a la Dirección General de la municipalidad. El equipo de Bloomberg, Ben-Attar y el personal de la Fundación de Tel Aviv trabajaron en la elaboración de los parámetros para hacer realidad un proyecto de Urban95 en Tel Aviv. Además de proporcionar un entorno urbano que ayudara a facilitar una interacción social y un aprendizaje positivos, uno de los objetivos era ayudar a los progenitores y a las personas que cuidan de los menores a adquirir aptitudes y conocimientos para fomentar el desarrollo de sus hijos.

El equipo examinó las mejores prácticas mundiales, consultó a expertos y se reunió con funcionarios municipales para aprender cómo adaptar mejor las reformas a los planes de trabajo existentes.

La Dirección General aceptó la propuesta, lo cual hizo posible destinar los recursos hacia los espacios públicos y la movilidad urbana, así como hacia otras prioridades, tales como la infraestructura municipal para la primera infancia, los servicios de apoyo a padres con hijos en toda la ciudad y el aumento de la calidad y asequibilidad de las guarderías. Además, la propuesta incluía un compromiso de 1 millón de euros (1,1 millones de dólares) de la Fundación Bernard van Leer, que la municipalidad se comprometió a, como mínimo, igualar. Esta subvención hizo posible la creación de un puesto para dirigir el proyecto Urban95, y así colaborar con el personal municipal de todas las administraciones a fin de implementar las reformas. La Dirección General adjudicó Urban95 a la nueva Administración de la Comunidad, la Cultura y los Deportes (la Administración de la Comunidad), que supervisaba las actividades culturales, deportivas y religiosas, así como las organizaciones juveniles y los 32 centros comunitarios de la ciudad. Esta administración proporcionaría un marco para ocuparse del desarrollo de la primera infancia en todos los ámbitos de la vida de los menores.

MANOS A LA OBRA

Tel Aviv comenzó a elaborar objetivos y metas específicos en cada una de las cinco esferas de interés:

1. **Desarrollar** la infraestructura organizativa municipal para apoyar la primera infancia.
2. **Establecer** servicios de apoyo a padres en crianza en toda la ciudad y una plataforma digital para las familias de menores de tres años.
3. **Adaptar** los espacios públicos a las necesidades de las familias con niños y niñas pequeños.
4. **Mejorar** la movilidad urbana para que los menores y las personas que los cuidan puedan obtener de manera eficiente los servicios que necesitan.
5. **Aumentar** la calidad y la asequibilidad del cuidado infantil mediante la reforma de las guarderías privadas.

Dado que el principal motivo de protesta pública en su momento —la reforma de las guarderías— era un asunto complejo y daba origen a tensiones, inicialmente la ciudad centró su energía en los otros elementos del programa.

CONSTRUIR UNA VISIÓN COMÚN

Bosmat Sfadia-Wolf fue contratada como directora del proyecto Urban95. Su primera tarea fue generar apoyo dentro del gobierno municipal, llevando la iniciativa más allá del personal de planificación estratégica para incluir al alcalde que ya estaba en funciones, a las más altas autoridades decisorias y al personal encargado de la gestión que aplicaría las reformas del desarrollo de la primera infancia en la propuesta.

Durante un período de seis meses, Sfadia-Wolf se reunió con decenas de empleados municipales y expuso sus argumentos, centrándose en la información de importancia específica para cada persona o grupo. También escuchó cuáles eran las necesidades y señaló oportunidades para las intervenciones de Urban95.

Con el objetivo de ayudar a comprender la iniciativa, y aumentar los conocimientos técnicos, la Fundación Bernard van Leer patrocinó viajes de estudio para los equipos del proyecto municipal. En mayo de 2017, un pequeño grupo de funcionarios municipales de Tel Aviv, junto con equipos de otros países, asistieron a un programa de la Fundación dedicado a la ampliación de los programas de desarrollo de la primera infancia. En el programa, de una semana de duración, se dio a conocer al funcionariado municipal el enfoque de la Fundación en relación con la planificación estratégica y las herramientas para la ampliación de los programas.

Sin embargo, el viaje que tuvo mayor repercusión en los gestores municipales fue una visita a Copenhague, a fines de 2017. La capital de Dinamarca estaba considerada sistemáticamente como una de las mejores ciudades del mundo en términos de calidad de vida, y era conocida por su diseño urbano centrado en las personas.[38] Durante tres días de mesas redondas, talleres y visitas a la ciudad, el grupo de Tel Aviv observó cómo Copenhague había cambiado el diseño de los parques, las aceras y las plazas públicas pensando en los niños y niñas pequeños. También pudieron comprobar cómo la ciudad había creado instrumentos cuantitativos y cualitativos para estudiar la vida pública y observó cómo el funcionariado municipal colaboraba con otros organismos e involucraba a la ciudadanía. El viaje no solo proporcionó información y experiencia a las personas que participaron, sino que también generó un vínculo inesperado entre ellas.

Copenhague fue un punto de inflexión para el programa Urban95, al generar apoyo y conciencia respecto a las reformas municipales relativas al desarrollo de la primera infancia.

LOGROS RÁPIDOS Y CREACIÓN DE MARCA

Uno de los primeros proyectos fue la construcción de un espacio de juego emergente para niños y niñas pequeños diseñado por Ben-Yehuda, el director de parques y jardines. Ben-Yehuda utilizó su propio presupuesto para adquirir el equipo y atrajo la colaboración de la Administración de la Comunidad para la planificación, diseño y ejecución del proyecto. Junto con el jefe de la división central de la Administración de la Comunidad, Idan Gavish, el equipo de Ben-Yehuda estableció la zona de juego en la Plaza Rabin, el espacio público más destacado de la ciudad, contiguo al ayuntamiento de la ciudad. Miles de madres y padres llevaron a sus hijos a jugar en este parque, mientras que el alcalde y otras autoridades de la ciudad recorrieron el lugar. El espacio lúdico resultó tan importante para las autoridades municipales como para las familias jóvenes de Tel Aviv. Varios progenitores felicitaron al alcalde por la creación de este espacio de juegos así como por el compromiso de la ciudad con los padres y madres jóvenes.

Otro programa piloto fue la creación de los almacenes de juguetes. Los padres y madres podían acceder y comprobar los juguetes que podían usar sus hijos en los espacios de juego. Los dos primeros almacenes fueron móviles. Luego, una cafetería abandonada en una concurrida avenida peatonal se reconvirtió en un almacén de juguetes con carácter más permanente.

El espacio de juego emergente, así como los almacenes de juguetes formaban parte de una estrategia para acumular logros rápidos y visibles que aumentarán el apoyo al programa pues ponían de manifiesto algunos de sus potenciales beneficios.

38. Página web del Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, "Special Recognition of the 2016 Prize for the City of Copenhagen", https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/special-recognition-of-the-2016-prize-for-the-city-of-copenhagen.

PARQUES Y ESPACIOS DE JUEGO

Ben-Yehuda planificó añadir espacios de juego para la primera infancia a 160 de los 475 parques de la ciudad, de modo que al menos dos parques de cada barrio fueran adecuados para niños y niñas pequeños. También adaptó los planos de 200 nuevos parques y espacios de juego que ya estaban planificados. La Dirección General acordó asignarle 10 millones de dólares adicionales (un aumento del 25%) para el desarrollo de estas iniciativas durante los siguientes dos años. "Les encantaba que propusiera pequeñas inversiones en distintos sitios de la ciudad que tuvieran un impacto notable", declaró el director de parques y jardines.

En el diseño de varios de los nuevos parques y espacios de juego, Ben-Yehuda consultó con los residentes a fin de tener en cuenta su opinión.

Para renovar un gran espacio de juegos, la municipalidad encuestó a 750 personas sobre varios aspectos del diseño. De este modo, si los residentes sentían que habían participado en la creación del espacio, lo usarían y lo gestionarían.

Els Verbakel, una arquitecta especializada en espacios públicos, fue contratada para llevar a cabo una investigación que sirviera para sentar las bases a estas soluciones de diseño urbano. En plazas, bulevares y zonas de juego, su equipo fotografió la actividad de los peatones y distribuyó cuestionarios para medir la satisfacción de los ciudadanos con temas como el ruido y la seguridad. Los resultados de la investigación sugirieron que los espacios más exitosos eran aquellos que invitaban a los padres y madres a quedarse con sus hijos, no solo a pasar de largo. En los parques nuevos y renovados se exhibieron letreros que explicaban la existencia de Urban95 y cómo los nuevos elementos y equipos mejoraban el desarrollo de la primera infancia.

Al principio, el personal laboral de los espacios de juego se resistió debido al aumento de la carga de trabajo que ello suponía, ya que algunos consideraban que el desarrollo de la primera infancia era irrelevante. Ben-Yehuda quería que su equipo de trabajo experimentara los parques infantiles desde la altura de un niño o niña de tres años y que entendiera los obstáculos a los que éstos se enfrentaban, así que se arrodilló, empezó a andar e invitó a los miembros de su personal a hacer lo mismo.

Ben-Yehuda avanzó rápidamente, pero al principio no reunió datos sobre el efecto de los cambios. "Tomamos Urban95 e hicimos que las cosas sucedieran rápido. Si realmente se quiere que un proyecto como este se haga realidad, no hay que esperar a planearlo todo", dijo. Michael Vole, jefe de la dependencia de desarrollo y estrategia de la Administración de la Comunidad, recordó: "Nunca tuvimos que invertir mucho dinero en sus proyectos. Al principio, nos preocupaba que hiciera las inversiones adecuadas, pero era su presupuesto y no podíamos detenerlo". Vole añadió que el equipo de Ben-Yehuda tuvo cuidado de no construir instalaciones cuyo mantenimiento fuera costoso, habiendo aprendido esa lección en proyectos anteriores.

A partir de 2016, Tel Aviv comenzó a mejorar y ampliar los servicios y a hacerlos más accesibles para los padres jóvenes.

Los principales puntos de servicio entre el municipio y los padres y madres jóvenes eran las 15 clínicas infantiles, que ofrecían cuidados prenatales y posnatales básicos —como vacunaciones y controles del desarrollo del lactante— sin costo alguno para los progenitores.[39]

En 2016, Sharon Melamed, directora de la Administración de Servicios Sociales y Salud Pública, puso en marcha una gran iniciativa —independiente de Urban95— para reformar las clínicas infantiles. Una prioridad era considerar a las familias jóvenes como clientes, y otra era entrar en la era digital. La administración mejoró la estética de los edificios a fin de hacerlos más acogedores para las familias jóvenes, incluyendo entre otras cosas espacios de juego, y estableció un sistema de citas en línea. Además, comenzó a ofrecer cursos y servicios gratuitos para los progenitores jóvenes sobre temas como la terapia del habla, la tutoría parental y la orientación psicológica.

En esa misma época, Urban95 facilitaba reformas en los centros comunitarios, que son gratuitos y están abiertos a toda la población, y ofrecen bibliotecas, clubes juveniles, espacios de trabajo compartido y campos deportivos, entre otros servicios. Aunque decenas de miles de escolares, adolescentes y personas mayores frecuentaban los centros, apenas había servicios para bebés y niños y niñas pequeños.

La presentación de Sfadia-Wolf sobre la importancia del desarrollo de la primera infancia tuvo un profundo efecto en Amnon Eshel, jefe de construcción e infraestructura de la Administración de la Comunidad y abuelo reciente.

Eshel ya estaba renovando o ampliando 30 centros comunitarios, y ahora trabaja con el equipo de Urban95 para instalar o mejorar los espacios de juego de interior.

Ronit Ferber, director de la Administración de la Comunidad, consiguió que la Dirección General les otorgara un aumento presupuestario para las renovaciones, mientras tanto, Eshel trataba de convencer a los administradores de los centros comunitarios, que tenían una gran autonomía con respecto a los diseños y servicios de sus centros.

En 2018 la Administración de la Comunidad, con el apoyo del equipo de Urban95, puso a prueba nuevos espacios de juego cubiertos en cinco centros comunitarios y, tras recibir comentarios positivos de los directores de los centros, proyectó terminar

39. Fundación Bernard van Leer. Documento interno. "Urban95: Tel Aviv Municipal data".

otros cinco en 2019. El área de juego interior era "increíble", dijeron madres y padres a Noam Bar Levy, director de un centro comunitario que instaló un nuevo espacio lúdico, y a su personal. En vez de esperar sentados revisando sus teléfonos, las familias tenían la oportunidad de pasar un buen rato jugando con sus bebés. Levy creía que el cambio era probable gracias a todo el proceso de creación que hay detrás de ese diseño.

Además, el equipo de Urban95 desarrolló actividades específicas para los progenitores jóvenes y sus bebés, tales como yoga para madres embarazadas, clínicas de lactancia, masajes para bebés, narración interactiva de cuentos y sesiones de entrenamiento sobre temas como el sueño infantil, la nutrición y el aprendizaje de idiomas.

Los programas se llevaban a cabo en centros comunitarios y, aunque los padres tenían que pagar por cada sesión, la ciudad subvencionaba el coste.

A principios de 2018, Sfadia-Wolf se reunió con Melamed y Ferber para revisar un mapa de Tel Aviv que mostraba la densidad de las poblaciones de bebés menores de tres años, además de la ubicación de los centros comunitarios y las clínicas infantiles.

Se dieron cuenta de que algunas familias podían estar cerca de un centro comunitario pero lejos de una clínica, o viceversa, y decidieron que el problema podía resolverse ofreciendo ambos tipos de servicios en uno y otro tipo de instalaciones.

"Si soy madre, no me importa si un seminario de lactancia es impartido por la Administración de Servicios Sociales o por la Administración de la Comunidad. Solo me importa que pueda acceder a ese servicio de la forma más fácil posible", dijo Sfadia-Wolf.

Al grupo se le ocurrió la idea del barrio de los 15 minutos, en el que cada madre o padre debería estar a no más de 15 minutos a pie de la mayoría de los servicios. Había ciertos límites —los médicos permanecerían exclusivamente en las clínicas—, pero los centros comunitarios podrían prestar servicios de salud básicos. La Administración de Servicios Sociales y Salud Pública se encargaría de los servicios relacionados con la salud, y la Administración de la Comunidad, de los demás, independientemente del centro que los prestara.

Para decidir qué incluir en una canasta de servicios estándar, Sfadia-Wolf buscó el asesoramiento de Dana Shai, una psicóloga del Colegio Académico de Tel Aviv-Yafo especializada en el desarrollo de la primera infancia, para que evaluara si un taller o una actividad en particular favorecía el desarrollo cognitivo, lingüístico o motor de los niños pequeños.

Cada programa "... tenía que abordar la relación padre o madre-hijo y el bienestar del progenitor. Tenía que ser lúdico, agradable, estructurado, y también modular y flexible, para que pudiera adaptarse a diferentes poblaciones", explicó Shai.

La canasta final incluía talleres sobre desarrollo del lenguaje, nutrición, primeros auxilios, lactancia materna, arte y cultura, y fortalecimiento de las relaciones entre el menor y la persona que lo cuida, entre otros.

El equipo envió la lista a las direcciones de los centros comunitarios junto con un libro de instrucciones sobre las características de los espacios de juego interiores. "Hasta Urban95, cada centro comunitario hacía las cosas más o menos a su modo", recordó Gavish. "Ahora hay normas. Si se abre un espacio de juego, se sabe cómo debe ser en todos los aspectos: recursos humanos, capacidad, tipo de equipamiento".

La creación del barrio de los 15 minutos en toda la ciudad aumentó la presión sobre el personal tanto de las clínicas como de los centros comunitarios.

Los servicios se ampliaron rápidamente hasta llegar a unas 400 actividades, talleres y clínicas para madres, padres e hijos por mes. Las regulaciones laborales impedían despedir al personal del centro comunitario que carecía de ciertas competencias, por lo que el equipo de Urban95 comenzó a capacitar al personal existente para que ayudara a mantener los nuevos espacios de juego y administrar la canasta ampliada de servicios. También se contrataron siete personas para ocupar nuevos cargos de gerencia de desarrollo infantil, que supervisarían los servicios en los centros comunitarios.

Además, Urban95 llevó a cabo una serie de seminarios educativos destinados a capacitar al personal municipal en áreas clave del desarrollo de la primera infancia. Más de 120 integrantes del personal, muchos de los cuales trabajaban directamente con bebés y niños y niñas pequeños, asistieron a la conferencia.

→ DIGITAF

En la investigación sobre el costo de la vida realizada por Bloomberg en 2015 se halló que muchos progenitores jóvenes no estaban al tanto de las actividades disponibles para ellos en Tel Aviv. El equipo de Bloomberg creó una plataforma digital que podría proporcionar a los padres y madres jóvenes información sobre eventos y actividades en toda la ciudad, y la propuesta de subvención de Urban95 incluía esta idea.

En ese momento, Shirly Dim volvía a trabajar en la Oficina del Portavoz de la municipalidad después de su licencia de maternidad. Dim ayudó a gestionar DigiTel, la plataforma de compromiso cívico en línea de Tel Aviv, y quería hacer algo por los nuevos progenitores que estaban solos. Fue así que organizó una caminata diurna con cochecito para las madres con licencia de maternidad, que fue muy concurrida. Con la autorización de su superior, Dim creó otras actividades de DigiTel.

Junto con el equipo de Bloomberg, Urban95, y otras administraciones, la oficina de Dim creó una rama de DigiTel especial para madres y padres jóvenes; la llamaron Digitaf (Taf es la palabra hebrea para niño pequeño). La ciudad lanzó formalmente Digitaf a finales de 2017. La Oficina del Portavoz inscribió automáticamente a todo progenitor que estuviera registrado en DigiTel y tuviera un hijo o hija de tres años o menos. La oficina pidió a las clínicas del bebé que animaran a las mujeres embarazadas a registrarse. Cuando una mujer daba a luz, recibía una tarjeta Digitaf con el nombre de su hijo o hija y un pequeño paquete de cuidados que incluía una bolsa de pañales y un pelele que decía "Nacido en Tel Aviv". En el plazo de un año, los padres y madres del 76% de los menores de tres años de edad fueron registrados en Digitaf.

La tarjeta Digitaf otorgaba a los progenitores jóvenes ciertos beneficios, entre ellos el acceso gratuito a los servicios y actividades municipales, así como reuniones de paseo en cochecito.

Una actividad exitosa fue la "toma" del ayuntamiento por parte de los niños y niñas, un evento vespertino en el que se ofrecieron cuentos, artes y oficios, música y otras actividades para niños y niñas pequeños en las oficinas de los 12 pisos del edificio. Más de 7.000 madres y padres asistieron con sus hijos.

La oficina realizó actividades de Digitaf en la sede del ayuntamiento, las bibliotecas municipales, los museos, los hospitales, los parques y los centros comunitarios y clínicas del bebé. El personal trabajó con el equipo de Urban95 para crear y perfeccionar las ofertas con el tiempo.

La oficina también creó un grupo de Facebook de Digitaf y publicó anuncios con actividades y otra información, incluyendo presentaciones en vivo de expertos en desarrollo de la primera infancia. El grupo era también una plataforma para que los padres transmitieran sus quejas y opiniones a la municipalidad. En 2019, más de 13.500 madres y padres de Tel Aviv eran miembros del grupo y alrededor de 12.000 participaban activamente.[40]

Gracias a la plataforma Digitaf y el grupo de Facebook, los progenitores pudieron agruparse como comunidad. Su éxito dice mucho sobre cuánto ha cambiado la mentalidad de la ciudad.

40. Datos de la Oficina del Portavoz del Municipio de Tel Aviv. Para obtener más información, consulte "New Basket of Parenting Services Being Piloted in Six Community Centres in Tel Aviv", Fundación Bernard van Leer, octubre de 2018, consultado en https://bernardvanleer.org/news/new-basket-of-parenting-services-being-piloted-in-six-community-centres-in-tel-aviv/ (Esta fuente contiene cifras diferentes.)

MEJORAR LA MOVILIDAD URBANA

La Dependencia de Planificación Estratégica, apoyada por el equipo de Urban95, exploró formas de hacer la ciudad más transitable para los padres y madres con hijos pequeños.

El plan piloto de movilidad urbana avanzó mucho más lentamente que los demás, en parte debido a la necesidad de manejar complicadas relaciones intergubernamentales y también porque el equipo de transporte se enfrentaba a prioridades que competían entre sí.

A principios de 2018, la dependencia organizó seis grupos de discusión para determinar cómo se desplazaban los padres y madres con hijos por la ciudad y descubrir las principales barreras. Se descubrió que las familias con niños y niñas pequeños preferían los vehículos privados, principalmente por seguridad. Decidieron responder a esta preocupación haciendo que algunas partes de la ciudad fueran más transitables a pie, con menos obstáculos. A fin de planificar y ejecutar dos programas piloto, el equipo colaboró con la directora del proyecto Urban95, Sfadia-Wolf, para formar un comité directivo que incluía al ingeniero de la ciudad, un asesor de participación pública y un gestor del área de la primera infancia, entre otros. A mediados de 2019, el comité había seleccionado dos sitios para los programas piloto, uno en el centro de la ciudad y otro en el sur, pero todavía estaba reuniendo datos y realizando una lluvia de ideas.

CORREGIR LA DESIGUALDAD

En la subvención de Urban95, Ben-Attar incluyó la condición de que al menos el 50 por ciento de la financiación se destinara a poblaciones de bajos ingresos. El funcionariado municipal trató de prestar servicios ampliados a las personas más necesitadas, entre ellas la población de bajos ingresos, las personas solicitantes de asilo y los trabajadores migratorios que vivían principalmente en el sur y el este de Tel Aviv, así como a la minoría árabe de la antigua ciudad de Jaffa. Las administraciones ofrecieron más servicios e instalaciones por habitante en esas zonas que en cualquier otro lugar de la ciudad. Cinco de las clínicas infantiles de los barrios pobres dedicaron áreas específicas de sus instalaciones al desarrollo de la primera infancia y ofrecieron un conjunto ampliado de cursos.

Incluso con la ampliación de los servicios, los grupos marginados no los utilizaban tanto como se esperaba.

Alma Shiran, jefa de la división meridional de la Administración de la Comunidad, señaló que las familias más necesitadas de servicios eran las que menos accedían a ellos. Uno de los obstáculos era que las familias de menores ingresos pensaban más que nada en llegar a fin de mes, y otro, la desconfianza basada en experiencias

adversas con las autoridades municipales. Además, la adopción de programas para la primera infancia y el uso de las instalaciones se dividían según criterios étnicos y raciales. Incluso en las zonas marginadas, los miembros de la mayoría judía y de habla hebrea eran quienes más usaban y prestaban los servicios. Según Melamed, muchos padres y madres que vivían en las comunidades africanas y árabes llevaban a sus hijos e hijas a la clínica del bebé solo para que los vacunaran, no para que les prestaran otros servicios que pudieran ayudarlos a desarrollarse y prepararse para la educación preescolar y el jardín de infantes.

La municipalidad inició entonces actividades de divulgación. El personal de trabajo social alentó a los progenitores a asistir a cursos y seminarios, mientras el personal de enfermería llamó a las familias y les reservó plazas en las clínicas.

Miembros del personal de la Administración de la Comunidad identificaron a los padres y madres que eran líderes del vecindario y los persuadieron de que asistieran a un taller o clínica y luego, más adelante, persuadieron a más gente. Solo muy gradualmente comenzó a aumentar el uso de servicios adicionales. Vole dijo que se necesitaría un proceso de análisis mucho más profundo para determinar cuáles eran las barreras que enfrentaban las personas solicitantes de asilo y las poblaciones minoritarias, así como los servicios multilingües necesarios.

OPERACIONES DE GUARDERÍAS DIURNAS PRIVADAS

En 2016, el hijo de Anat Dayagi murió en una guardería privada. La persona que lo cuidaba no tenía entrenamiento en reanimación cardiopulmonar ni en primeros auxilios básicos y estaba sola con ocho bebés. En el primer aniversario de la muerte de su bebé, Dayagi publicó en Facebook un largo texto que se hizo viral.

Un grupo de personas que se autodenominó Madres y Padres de Tel Aviv por la Responsabilidad desde el Nacimiento creó recomendaciones de políticas destinadas a mejorar la calidad y aumentar la oferta de guarderías privadas. El grupo señaló que la ciudad debía construir o arrendar más espacios para esas operaciones; agilizar el largo, costoso y poco transparente proceso de obtención de un permiso para destinar un espacio residencial a servicios de guardería; proporcionar capacitación pedagógica y de seguridad a quienes operaban guarderías, y establecer una red entre esos operadores.

En junio de 2018, Dayagi y otras personas presentaron sus recomendaciones a autoridades municipales. Vole mencionó: "Ella compartió su desgarradora historia, y no había un solo ojo sin haber llorado en la sala. Además esas personas, en tanto que eran residentes, habían hecho su propia investigación sobre el tema, y venían con propuestas de políticas, por lo que era difícil decirles que no".

La Autoridad Educativa se asoció con Urban95 y el equipo de Bloomberg con el fin de planificar la construcción o renovación de espacios destinados al alquiler a operadores privados de guarderías a precios bajos.

Las clínicas infantiles comenzaron a ofrecer cursos de reanimación cardiopulmonar, primeros auxilios y otros cursos dirigidos específicamente a personas que operaban guarderías diurnas privadas.

Como muestra de su empeño en resolver el problema de las guarderías, el municipio creó una nueva división de la primera infancia en la Autoridad Educativa, que se encarga de mejorar el cuidado de los niños y niñas desde el nacimiento hasta los tres años de edad.

SUPERAR LOS OBSTÁCULOS

El personal municipal estaba acostumbrado a trabajar con eficiencia y rapidez y a confiar en sus ojos y oídos para tener una rápida sensación de éxito o fracaso. Aunque la Fundación Bernard van Leer valoraba la implementación rápida, también quería datos sobre los principales indicadores de rendimiento. La información era esencial para asegurar que las intervenciones se ajustaran a los objetivos:

> *¿Un taller proporcionó a los padres nuevas habilidades en materia de desarrollo infantil?*
> **Las encuestas podrían decirlo.**

> *¿Los padres y madres con hijos pequeños se detenían para usar un arenero recién instalado en una plaza pública?*
> **Un monitor con un cronómetro y un portapapeles podría registrar si los padres se detenían y por cuánto tiempo.**

A principios de 2018, Ben-Attar contrató a una empresa externa de planificación estratégica para ayudar a los funcionarios municipales a reflexionar sobre los objetivos de su programa y elaborar métodos de cuantificación. Posteriormente, la fundación contrató a una coordinadora de investigación y cuantificación para que integrara el equipo de Sfadia-Wolf. A fines de 2018, Keren Raz, investigadora de políticas sociales y económicas con una maestría en políticas públicas, comenzó a elaborar herramientas de cuantificación y evaluación para reunir datos sobre el efecto de los programas de Urban95. Raz abordó la evaluación de una manera flexible y moderada que se ajustaba al contexto dinámico y de rápida evolución en el que trabajaba. Por ejemplo, distribuiría una encuesta después de un taller sobre la crianza de los hijos y la devolvería a los organizadores.

Raz también asumió la responsabilidad de otras formas de investigación y evaluación. Por ejemplo, creó una base de datos de implementación para registrar las diversas acciones municipales, y coordinó investigaciones para ayudar a establecer normas, basadas en parte en la aportación de los padres y madres, para instalaciones como los espacios de juego interiores. Además, comenzó a introducir en el diseño de nuevos programas una cultura de aprendizaje a partir de los datos.

EVALUAR LOS RESULTADOS

Para mediados de 2019, Urban95 había estado activo en Tel Aviv durante dos años y medio, y era demasiado pronto para evaluar si el programa tendría un impacto duradero. Sin embargo, varios elementos indicaban que el desarrollo de la primera infancia se había convertido en una prioridad municipal. En primer lugar, la municipalidad había asumido un importante compromiso financiero. En segundo lugar, los programas de desarrollo de la primera infancia figuraban en los planes de trabajo de 2019 de seis administraciones municipales —comunidad, servicios sociales, parques y jardines, transporte, educación e ingeniería (estrategia), así como la Oficina del Portavoz (Digitaf)— y otros departamentos informaron que ahora tenían en cuenta ese tema en su planificación. Además, después de las elecciones municipales de 2018, el alcalde nombró un alcalde adjunto con responsabilidad explícita sobre los servicios de desarrollo de la primera infancia. Era la primera vez que un alcalde adjunto asumía esa responsabilidad.

Había siete alcaldías adjuntas en Tel Aviv, cada una con una cartera diferente y cada una integrante también del concejo municipal de 31 escaños.

Se contrató y capacitó nuevo personal para que se dedicara al desarrollo de la primera infancia. La Administración de la Comunidad empleó a siete personas para ocupar nuevos cargos de gerencia de la primera infancia para los centros comunitarios. La Administración de la Educación creó una nueva división para la primera infancia, en una muestra de la voluntad de mejorar las guarderías privadas. Urban95 estimó que 45 trabajadores de primera línea y 170 personas que ocupaban cargos de gerencia y supervisión participaron en talleres informativos sobre el desarrollo de la primera infancia.

Los proyectos piloto y las renovaciones de los espacios públicos eran visibles en toda la ciudad. Unos 160 espacios públicos incluían elementos para bebés y niños y niñas pequeños, incluidos 77 espacios de juego renovados. Había dos almacenes de juguetes permanentes y siete móviles. El municipio planeaba establecer dos grandes centros para la primera infancia: uno en el centro de la ciudad y otro en el sur.

Para 2019, 10 centros comunitarios ofrecían la canasta completa de servicios para la primera infancia, y 13.000 madres y padres habían participado en actividades con sus hijos. Según la Oficina del Portavoz, había de 400 a 600 actividades de Digitaf por mes, y 22.000 progenitores de niños y niñas de tres años o menos tenían tarjetas Digitaf.[41]

El equipo de Urban95 seguía reuniendo datos, pero las encuestas iniciales ya señalaban que los padres y madres consideraban que los talleres les estaban proporcionando nuevas herramientas y estrategias que mejoraban su relación con sus hijos pequeños.

A mediados de 2019, la Dirección General dio instrucciones a integrantes del personal municipal para que elaboraran una propuesta y prepararan las coinversiones para una segunda etapa (de 2020 a 2023) del proyecto Urban95.

REFLEXIONES

La experiencia de las primeras etapas de la iniciativa Urban95 de Tel Aviv ofreció varias lecciones sobre la coordinación eficaz, los factores de éxito y la ampliación de los proyectos.

1. **Momento.** El apoyo de la Dirección General resultó esencial. Los padres y madres jóvenes se organizaron y presionaron a la municipalidad para que actuara.
2. **Posición de Urban95 en la organización municipal.** Integrada en la Administración de la Comunidad, la iniciativa Urban95 contaba con herramientas y personal para implementar proyectos.
3. **Aprovechamiento de redes.** El equipo de Urban95 construyó redes especiales para apoyar la implementación y trabajar eficazmente dentro del gobierno municipal.
4. **Liderazgo.** La táctica de implementar varios proyectos piloto para conseguir logros rápidos hizo que la iniciativa despegara.

Aunque Urban95 había empezado a prestar apoyo a las comunidades marginadas, la desigualdad seguía siendo un problema. "Necesitamos tomar el sistema que nosotros y nuestros colegas construimos y usarlo donde haya mayores necesidades en la ciudad", dijo Vole, y agregó:

"Son los grupos desfavorecidos los que más nos necesitan, y es en ellos en los que debemos potenciar el impulso de inversión".

41. Fundación Bernard van Leer. Israel Cluster Report, 2019.

Ciudades Inclusivas para Niños Pequeños

1 Las ciudades que quieran apoyar a las familias jóvenes deben ofrecer espacios públicos donde los niños pequeños puedan jugar de forma segura.

2 El juego infantil integrado es una herramienta muy útil para incentivar las actividades sociales entre sus cuidadores.

3 Los beneficios visibles, tales como las actividades recreativas en los espacios públicos, sirven para apoyar las inversiones a largo plazo al poner de manifiesto algunos de los beneficios potenciales de invertir en espacios destinados a niños.

ANEXO 1: CUANTIFICACIÓN Y RESULTADOS TEMPRANOS

Área métrica	Indicadores	Resultados hasta la fecha	Recopilación de datos
Resultados en materia de desarrollo infantil	Cuantificación del uso del lenguaje/vocabulario comunicada por los progenitores (niños de 18 a 47 meses de edad) Desarrollo físico [Indicadores de desarrollo socioemocional en proceso de elaboración]	Los progenitores informaron que leyeron más libros a los niños después de los talleres de lectura Se agregaron 26 nuevos temas a los talleres de lectura	En curso
Comportamiento de la persona que cuida al niño	Leerle a un niño pequeño al menos una vez a la semana Aumentar la capacidad autopercibida de los progenitores Aumentar el tiempo que se pasa con los bebés o niños pequeños al aire libre Caminar más o usar más la bicicleta en el recorrido diario Aumentar el tiempo de juego entre el bebé y la persona que lo cuida	El 91% de los progenitores que participaron en los talleres informó que leían más a sus hijos después de asistir a los talleres El 75% de los progenitores dijo que el taller les proporcionó información que no tenían antes El 100% de los participantes dijo que los talleres les proporcionaron nuevas herramientas que usarían en el futuro	Información proporcionada por los progenitores
Bienestar de la persona que cuida al niño	Reducción de la depresión (especialmente la posnatal) Reducción del estrés Aumento de la sensación de autonomía Aumento de la sensación de seguridad Aumento del sentido de comunidad	Mayor facilidad para fijar citas con las clínicas del bebé 3.000 vistas de emisiones relativas al desarrollo infantil Comentarios positivos sobre los talleres de crianza de los hijos, bienestar sexual y salud mental para mujeres	Trabajando en indicadores detallados y concretos para el programa de evaluación Coordinación de investigaciones de Urban95 Encuesta municipal a través de Digitaf

Área métrica	Indicadores	Resultados hasta la fecha	Recopilación de datos
Entrenamiento parental	Número, duración, accesibilidad, asequibilidad y calidad del entrenamiento parental en diferentes temas Número de progenitores que participan Nivel de satisfacción de los participantes con el entrenamiento parental Conocimientos y nuevas herramientas que han adquirido los progenitores	En las evaluaciones del taller de desarrollo cerebral El 62% de los progenitores manifestó que el taller superó sus expectativas El 75% afirmó que les proporcionó nuevos conocimientos El 100% dijo que les dio nuevas herramientas que planeaban utilizar en el futuro	Informe de Urban95 sobre los progresos realizados Informe de Mesila sobre los progresos realizados
Espacios públicos	Aumento considerable del número de parques infantiles diseñados para edades comprendidas entre el nacimiento y los tres años Aumento de las interacciones entre el bebé y la persona que lo cuida (específicamente el juego) Número de rutas de senderismo aptas para bebés y niños y niñas pequeños, especialmente en zonas pobres Aumento de los eventos comunitarios/públicos centrados en los bebés y sus familias	Creación de 150 nuevos elementos de instalaciones/ espacios públicos 20 nuevos areneros 4 bloques de juegos imaginativos de Urban95 5 bloques de juego imaginativos comprados por el municipio	Informes sobre los progresos realizados
Movilidad	Accesibilidad de los servicios e instalaciones para las edades comprendidas entre el nacimiento y los tres años Mayor seguridad y facilidad de traslado Reducción del tiempo de traslado en los recorridos diarios	El mapeo de referencia mostró un alto uso de automóviles pero también un alto interés por parte de los progenitores en caminar Proyecto piloto de movilidad en marcha	Mapeo de la movilidad de Tel Aviv Informe sobre los progresos realizados

Área métrica	Indicadores	Resultados hasta la fecha	Recopilación de datos
Recopilación de datos sostenible	Recopilación y conservación de datos eficaces y actualizados Intercambio de datos (accesibilidad de datos pertinentes y unificados para todas las dependencias) Asignación de recursos humanos y financieros para la reunión y utilización de datos Utilización efectiva de los datos en la adopción de decisiones Vigilancia y evaluación integradas en la labor ordinaria de las dependencias	Incorporación al equipo de una coordinadora de investigación y cuantificación Ampliación de la recopilación de datos y mediciones prevista para 2019	Informe sobre los progresos realizados
Finanzas sostenibles	Asignación de fondos para la ejecución de proyectos de Urban95 Fondos asignados a las dependencias apropiadas para completar los proyectos programados	Suministro de 1,3 millones de euros (1,2 millones de dólares) en fondos de contrapartida y apalancamiento adicional sin otras fuentes de apoyo 09-PFV65	Informe de la Fundación Tel Aviv
Estructura de gestión sostenible	Nombramiento de recursos humanos para el adelanto del desarrollo de la primera infancia Cambios en los planes de trabajo y en las estructuras de las dependencias que ejecutan los proyectos de Urban95 Establecimiento de mecanismos y procedimientos de colaboración Cursos de capacitación Acuerdo sobre un idioma y objetivos comunes Pasos para incorporar las ideas de Urban95 en la toma de decisiones	Establecimiento del Comité de Copenhague Nueva dependencia de educación en la primera infancia, y contratación de una persona para un cargo de alta dirección Contratación de un nuevo alcalde adjunto para la primera infancia Puesta en marcha de una serie de cursos de capacitación de Urban95	Informe sobre los progresos realizados

Lograr ciudades inclusivas implica que las ciudades adapten sus estructuras y provean servicios para personas con capacidades y necesidades distintas.

CREACIÓN DE ESPACIOS PARA PERSONAS ADULTAS CON MOVILIDAD REDUCIDA: GOBERNANZA PARTICIPATIVA, INCLUSIÓN SOCIAL Y PLANIFICACIÓN EN MÁLAGA, ESPAÑA

Carolyn Angius[42]

En este estudio de caso se examinan los desafíos y las oportunidades que presenta el envejecimiento de la población, y algunos de los enfoques que aplica la ciudad de Málaga (España) para ampliar el acceso de las personas mayores y las personas con movilidad reducida al ámbito público. Málaga se encuentra en la costa sur de España, en la comunidad autónoma de Andalucía, y es la sexta ciudad más grande del país. La ciudad es conocida por su clima templado y sus playas oceánicas, pero su población es representativa de un cambio que ocurre en todo el mundo: la cantidad de personas mayores aumenta y constituye una proporción cada vez mayor de la población total. En el marco de este esfuerzo de Málaga por satisfacer las necesidades de una población creciente de personas mayores dentro de las limitaciones presupuestarias, distintos departamentos municipales han implementado enfoques innovadores de gobernanza participativa, planificación urbana y diseño, para que la ciudad siga siendo inclusiva para todos sus residentes.

El enfoque de Málaga sirve de inspiración a otros municipios que buscan estrategias creativas a fin de reforzar la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.

42. La autora agradece a la ciudad de Málaga por proporcionar la información necesaria para este estudio de caso. Y expresa un agradecimiento especial al Área de Derechos Sociales, el Área de Movilidad, el Área de Parques y Jardines y el Instituto de la Vivienda. La autora también agradece a miembros y otros usuarios de los parques de mayores de Málaga, que compartieron sus experiencias.

ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PARA LOS GOBIERNOS LOCALES QUE BUSCAN ADAPTARSE A LOS CAMBIOS DEMOGRÁFICOS

En todo el mundo, tanto la esperanza de vida como el promedio de edad siguen aumentando. Desde 1980, la población mundial de personas de 60 años en adelante se ha duplicado y ya alcanza los 962 millones. Está previsto que este número se duplique nuevamente a más de 2.000 millones para 2050 (Naciones Unidas, 2017). A medida que aumenta la esperanza de vida, se produce un cambio en el equilibrio demográfico mundial: el número de personas mayores de 60 años superará al de niños y niñas en 2030 y al de adolescentes en 2050 (Naciones Unidas, 2017).

Si bien las causas del envejecimiento de la población son complejas y varían según el contexto, la mayor longevidad presenta nuevos desafíos y oportunidades para todos los gobiernos locales.

Uno de los mayores desafíos para muchas personas mayores es la movilidad reducida. Si bien es posible que las personas de todas las edades presenten diferentes grados de movilidad por diversas razones, es enormemente más probable que las personas mayores padezcan problemas de movilidad, dado que son más vulnerables a discapacidades como la pérdida de la audición y la visión y otros trastornos que limitan la movilidad.

Con la edad también suelen disminuir la resistencia, la fuerza y el equilibrio, así como la capacidad de moverse libremente y realizar tareas cotidianas.

Además, la movilidad reducida puede contribuir a una vulnerabilidad social más amplia: las personas mayores y las personas con discapacidad tienen más probabilidades de verse afectadas por la pobreza, la falta de vivienda, el aislamiento social y enfermedades mentales (Samman y Rodríguez-Takeuchi, 2013). Pero lo que añade complejidad al tema es que no todas las personas sienten los efectos de manera proporcional. Por ejemplo, las mujeres son más vulnerables que los hombres a muchos problemas vinculados con el envejecimiento y la consiguiente reducción de la movilidad porque suelen vivir más tiempo y es más probable que vivan solas y que hayan ganado menos que los hombres en sus años de trabajo (Naciones Unidas, 2017).

A un nivel social más general, puede que la movilidad limitada reduzca drásticamente el acceso al ámbito público. Los problemas de movilidad suelen limitar la capacidad de una persona de viajar de manera cómoda y segura en transporte público o en un vehículo privado. También es posible que esos problemas alteren la sensación de comodidad, seguridad y pertenencia en los espacios públicos como parques, plazas y otros espacios comunitarios. La movilidad reducida puede limitar la capacidad de una persona de realizar tareas cotidianas y, en última instancia, contribuir a una sensación de aislamiento social (Bastos et al. 2015; Macdonald et al. 2018; Levy-Storms, Chen y Loukaitou-Sideris 2018). Estas limitaciones con frecuencia menoscaban el sentido de propósito, el vínculo social y la participación de la persona en los asuntos de la comunidad.

Para el gobierno, el envejecimiento de la población suma otra presión a los que suelen ser presupuestos ya escasos. A medida que las poblaciones envejecen, aumenta la demanda de servicios para personas mayores, a menudo sin un incremento acorde del sector del empleo formal local o la población contribuyente.

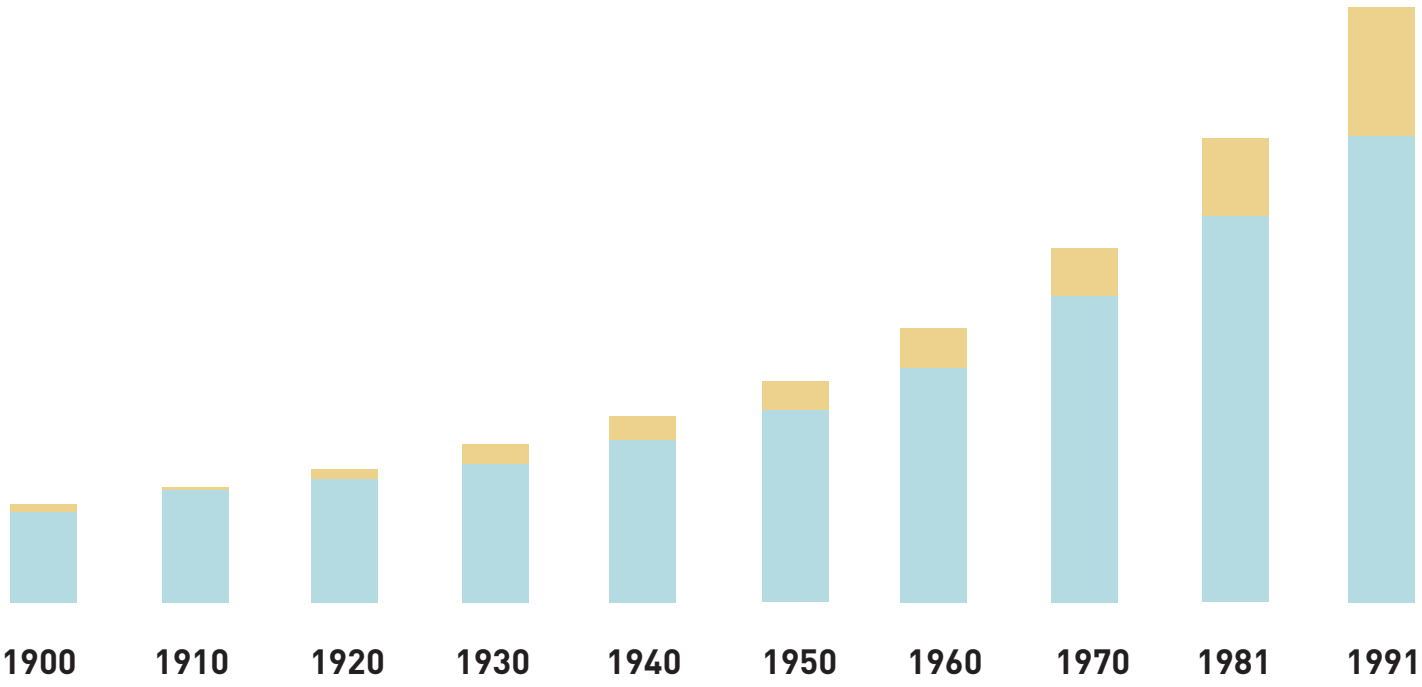
A pesar de estos desafíos tanto para las personas como para los gobiernos, el envejecimiento de la población también representa oportunidades únicas. Es posible que las familias se beneficien de vivir en hogares multigeneracionales y recibir ayuda para el cuidado de los menores y apoyo financiero de parte de las personas mayores del grupo familiar. A nivel de la comunidad, varios estudios han demostrado los beneficios de la interacción intergeneracional en el desarrollo y la salud de las personas jóvenes y mayores por igual (Carr y Gunderson, 2016; Bowers et al., 2012; Lu et al., 2018). Los niños y las niñas pueden beneficiarse de un mejor desarrollo social, como aprender a mostrar empatía y paciencia y a compartir y aceptar las diferencias, mientras que las personas mayores pueden sentir mayor energía y vitalidad, lograr nuevos vínculos sociales y mejorar su función cognitiva (American Planning Association, 2011; Butts, 2018). A nivel local, es posible que la mayor longevidad brinde nuevas oportunidades a los mercados laborales. Las personas mayores a menudo se desempeñan también como representantes de la comunidad, al cuidar de los espacios compartidos de un vecindario y asumir la gestión de organizaciones y eventos comunitarios.

Por supuesto, las personas mayores y las que tienen movilidad reducida no son un bloque monolítico. El envejecimiento afecta a cada persona de manera diferente y no puede separarse de muchos otros factores complejos involucrados en el bienestar social, mental y físico. Sin embargo, los gobiernos han comenzado a implementar estrategias innovadoras de políticas, planificación y diseño para hacer que las zonas urbanas sean más accesibles para las personas mayores residentes. Un aspecto fundamental de estas estrategias es centrarse en la planificación para las personas con movilidad reducida. En pocas palabras, una ciudad que funciona mejor para las personas con movilidad reducida funciona mejor para toda la población.

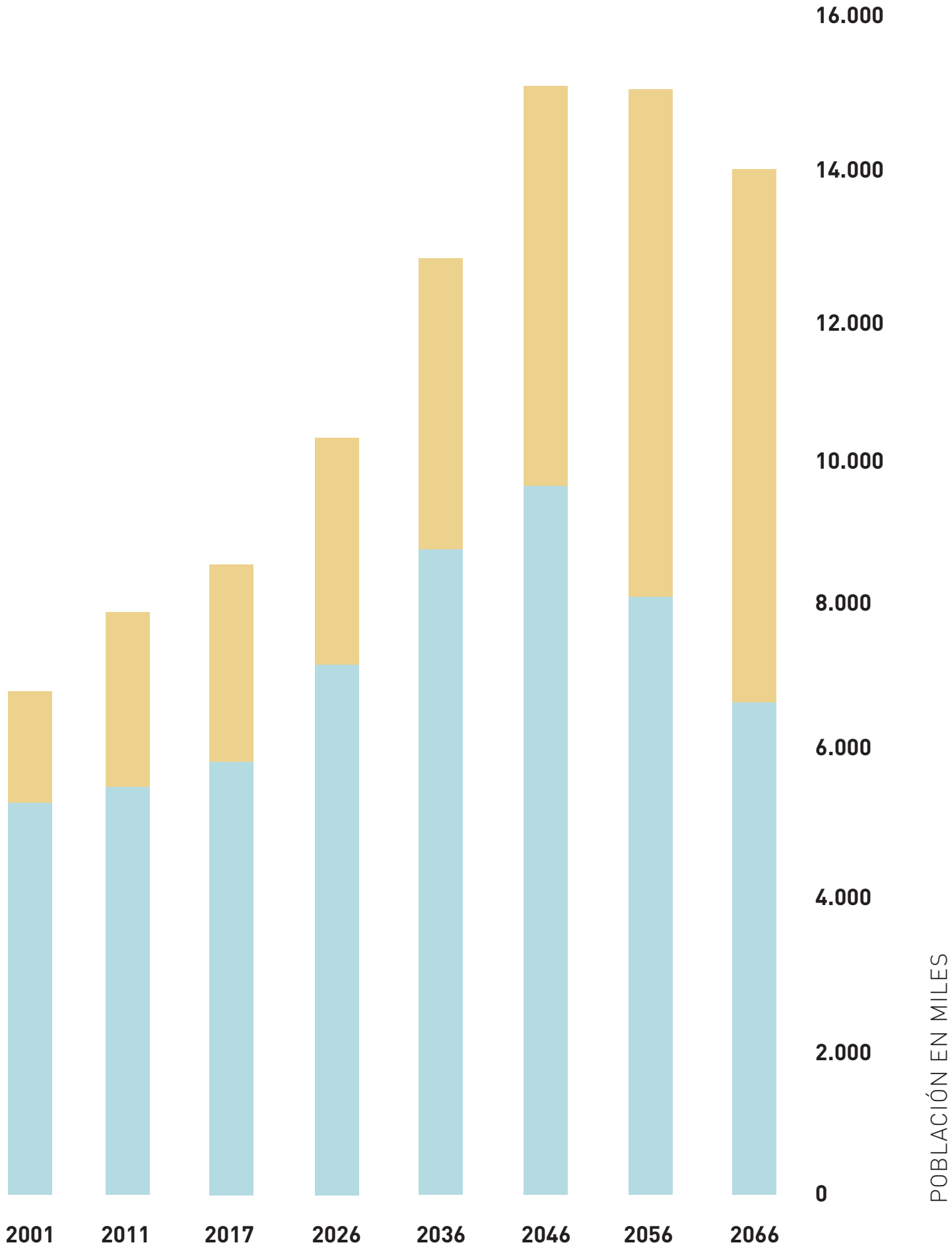
CAMBIOS DEMOGRÁFICOS EN ESPAÑA

El envejecimiento de la población es especialmente pronunciado en Europa, donde las personas mayores de 60 años constituyen en la actualidad el 20% de la población y serán el 35% en 2050, según se estima. España no es una excepción a estas tendencias: en 2050, el país tendrá la segunda población de mayor edad del mundo, dado que el 42% de sus residentes tendrá al menos 60 años de edad (figura 1) (Faraz, 2017; Naciones Unidas, 2017; Ayuntamiento de Málaga, 2019).

FIGURA 1. ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN EN ESPAÑA, 1900-2066



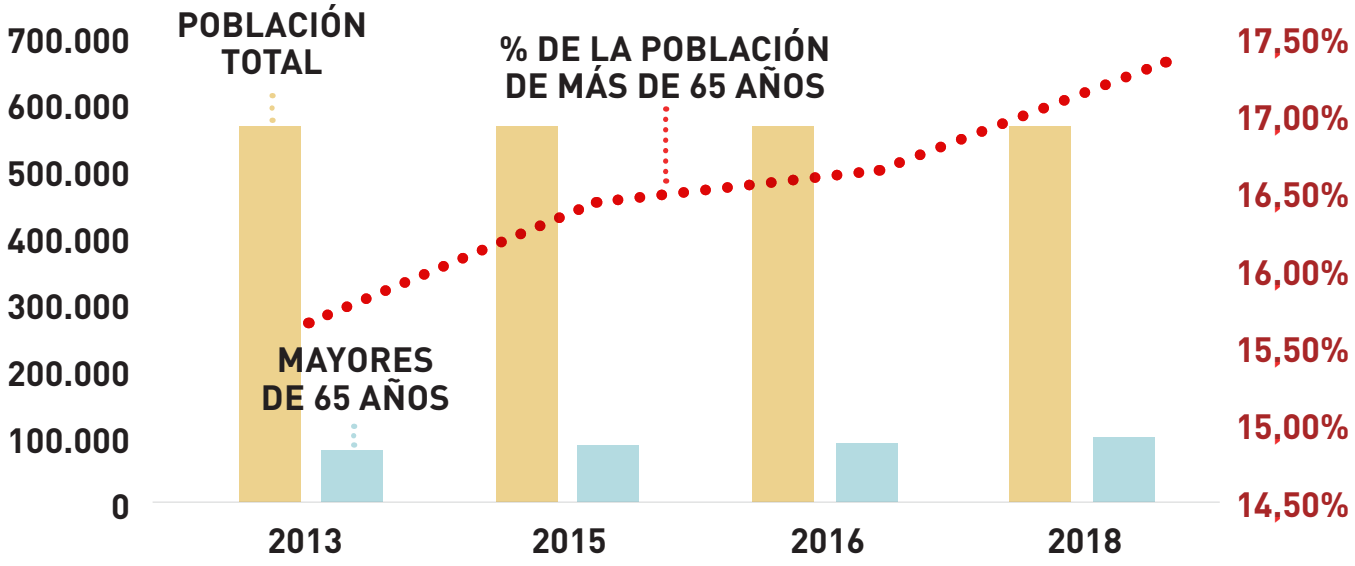
Fuente: Abellán García et al. (2018)


16.000
14.000
12.000
10.000
8.000
6.000
4.000
2.000
0
POBLACIÓN EN MILES
2001
2011
2017
2026
2036
2046
2056
2066

Desde mediados de los años 1990, Málaga (España) ha dado prioridad a incluir mejor a las personas mayores y las personas con movilidad reducida en el ámbito público. En esta ciudad de poco más de 573.000 habitantes, los cambios demográficos en los últimos decenios han reflejado los de la población nacional de España. Si bien la población municipal total ha disminuido ligeramente desde 2013, la población de residentes mayores de 65 años ha aumentado del 15,7% al 17,4% (figura 2). Las personas mayores suelen vivir en los barrios históricos del centro de la ciudad, ya que más del 78% de la población de 65 años en adelante vive en cuatro vecindarios.[43] Málaga también atrae a visitantes y residentes temporales de todo el mundo, quienes en muchos casos son personas mayores y suelen verse afectadas por limitaciones de movilidad. Debido al clima cálido y seco, la ciudad es un destino de retiro para personas de otras ciudades y países de todo el mundo. Priorizar la inclusión de las personas con movilidad reducida no solo mejora la accesibilidad a quienes son residentes permanentes, sino que también ayuda a la economía del turismo, al garantizar la hospitalidad de la ciudad para con visitantes de todas las edades y grados de movilidad.

43. Ayuntamiento de Málaga (sin fecha); y entrevistas al personal del Área de Derechos Sociales del Ayuntamiento de Málaga, 30 de octubre de 2019.

FIGURA 2. ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN EN MÁLAGA, 2013-2018



Fuente: Ayuntamiento de Málaga "Padrón de Habitantes." 2013–2018. Disponible en: http://gestrisam.malaga.eu/portal/menu/seccion_0007/secciones/subSeccion_0002?id=119 (accesso: 1 de enero de 2018).

En 1995, con el nuevo gobierno, Málaga impulsó un compromiso renovado con la inclusión de las personas mayores y las personas con movilidad reducida. El ayuntamiento creó la Sección de Mayores e incluyó en su Plan de Servicios Sociales de 1996 nuevos programas centrados en las personas mayores residentes (Ayuntamiento de Málaga 2019). En 2006, el ayuntamiento estableció un proceso participativo para aumentar la participación directa de las personas mayores residentes en la planificación y la toma de decisiones a nivel municipal.

En la actualidad, la estrategia de Málaga para mejorar la calidad de vida de las personas mayores residentes y promover su independencia se basa en tres objetivos principales:

1. Promover actividades de envejecimiento y ocio activo dirigidas a personas mayores para ayudarlas a encontrar un sentido de propósito y disminuir el aislamiento social.
2. Prevenir problemas de salud física y mental.
3. Fomentar la participación de las personas mayores residentes en el ámbito público y en la toma de decisiones de la ciudad (Ayuntamiento de Málaga 2019).

ASOCIACIONES DE MAYORES: EMPODERAMIENTO Y GOBERNANZA PARTICIPATIVA PARA MEJORAR EL ACCESO AL ÁMBITO PÚBLICO

Un pilar de los esfuerzos de Málaga para reforzar el compromiso cívico de las personas mayores residentes y aumentar su acceso al ámbito público es la red de "asociaciones de mayores". Hoy en día, hay 99 asociaciones en toda la ciudad. Los distritos con la proporción más grande de residentes mayores tienen el mayor número de asociaciones, pero cada distrito municipal tiene al menos una. Las asociaciones ofrecen programas gratuitos para sus integrantes, desde talleres de teatro hasta clínicas de salud cognitiva y cursos de alfabetización digital. Además, se vinculan con organismos públicos y proveedores de servicios para prestar servicios de salud y bienestar a las personas mayores de la comunidad. Más allá de los beneficios más tangibles, las asociaciones también ayudan a generar vínculos sociales y un sentido de propósito en sus integrantes.

Todos los meses, las personas electas como presidentes de las asociaciones se reúnen con el personal del Área de Derechos Sociales del ayuntamiento. Esta entidad sirve como intermediaria entre las diferentes secciones municipales, que a menudo trabajan por separado, y las personas mayores residentes que pertenecen a las asociaciones. Todos los meses, el Área de Derechos Sociales se reúne con las

asociaciones para compartir información sobre eventos, recursos y oportunidades de la ciudad particularmente pertinentes para las personas mayores, y para conocer su opinión acerca de lo que funciona bien y lo que se puede mejorar en la ciudad. Francisca Ramos Montero, jefa de la Sección de Mayores dentro del Área de Derechos Sociales, dice: "[Quienes presiden las asociaciones] son mi equipo... Es una relación de iguales". Ramos recibe información crucial e ideas inspiradoras de integrantes y presidentes de las asociaciones. Las asociaciones tienen poder y, debido a que los recursos del ayuntamiento son limitados, "no podemos hacer todo lo que queremos, pero podemos empoderar a las personas residentes", explica. Las reuniones mensuales permiten al grupo de presidentes de las asociaciones hablar en nombre de sus integrantes, lo que a su vez brinda a Ramos y sus colegas la capacidad de coordinar con distintas secciones del ayuntamiento, como las de transporte, vivienda y recreación, para implementar cambios viables en respuesta a los comentarios de la asociación.

Muchas de las asociaciones también tienen un edificio destinado a reuniones y eventos sociales. El ayuntamiento comenzó a crear centros sociales de mayores en respuesta al pedido de las asociaciones de contar con espacios específicos para programas y talleres habituales, así como reuniones informales, por ejemplo, para jugar a las cartas, conversar y compartir comidas. Los centros brindan un espacio social dinámico a las personas mayores que residen en la ciudad, que muchas veces tienen acceso limitado a otros espacios públicos cerca de sus hogares debido a problemas de salud, movilidad reducida, escasez de parques y espacios abiertos en los vecindarios históricos de la ciudad y falta de transporte suficiente. Los centros también ofrecen diversidad de programas educativos y cívicos. Algunos talleres son impartidos por sus integrantes, lo que les brinda oportunidades de liderazgo, mientras que otros son impartidos por jóvenes voluntarias y voluntarios para fomentar vínculos intergeneracionales. También hay presentaciones de profesionales sobre temas como el envejecimiento saludable. Algunos centros incluso ofrecen almuerzos y cenas de menú fijo con descuento (que cuestan de 5 a 7 euros), lo cual es especialmente importante para las personas mayores y las personas con discapacidad que viven de un ingreso fijo.

Uno de los mayores beneficios de las asociaciones y los centros es su función social.

La soledad es uno de los problemas más graves que enfrentan la población de personas mayores y las personas con movilidad reducida de la ciudad. En Málaga, casi una cuarta parte de las personas mayores de 65 años que residen en la ciudad viven solas (Comisión Europea, s. f.). La gran mayoría de estas (casi el 70%) han sufrido el fallecimiento de su pareja, mientras que algunas están separadas o divorciadas, y otras simplemente viven por su cuenta. Si bien el aislamiento social

es complejo y está relacionado con muchos otros determinantes sociales de la salud, es un factor de riesgo de vulnerabilidad social y puede contribuir al deterioro cognitivo y otros problemas de salud mental, así como a la morbilidad y la muerte prematura (Andrew y Keefe, 2014). Las mujeres son enormemente vulnerables al aislamiento social y la soledad: tres cuartas partes de las personas mayores de 65 años que viven solas en Málaga son mujeres (Ayuntamiento de Málaga, 2019).

Hasta la fecha, la ciudad cuenta con 50 centros sociales de mayores, de los cuales 22 son centros independientes y 23 están incorporados en centros ciudadanos más grandes y de usos múltiples, con espacios, programas y recursos para residentes de edad avanzada, así como para niñas, niños, familias, adolescentes y otras personas de la comunidad. Los centros brindan servicios esenciales y, lo que es más importante, mejoran la participación de las personas mayores residentes en el ámbito público. Para quienes tienen movilidad reducida, los centros brindan un espacio accesible y seguro para socializar, aprender, crear comunidades y vincularse con recursos importantes. La ubicación de los centros también posibilita la socialización multigeneracional. Por ejemplo, el centro ciudadano en el Parque del Oeste de Málaga tiene buen acceso a trasporte público, se encuentra cerca de complejos de viviendas y está al lado de asientos al aire libre a la sombra, canchas de baloncesto, espacios de juegos infantiles, canchas deportivas públicas y un espacio de ejercitación para personas adultas. El establecimiento cuenta con un centro de mayores, al tiempo que ofrece oportunidades para la socialización intergeneracional y la inclusión de visitantes mayores en eventos y reuniones de la comunidad en general.

Las asociaciones y los centros a cargo del ayuntamiento han otorgado a las personas mayores el poder de crear y dirigir sus propias iniciativas.

Por ejemplo, *Solera* es una revista bimensual totalmente escrita y editada por integrantes de la asociación y publicada por el ayuntamiento.[44] La revista difunde contenido de arte, poesía, fotografía, literatura y otras colaboraciones de miembros de la comunidad de Málaga, además de brindar una plataforma para que las personas mayores que residen en la ciudad compartan sus conocimientos. La asociación también produce un programa de radio semanal de una hora llamado *La Voz de los Mayores*.[45] El programa presenta entrevistas con integrantes de la asociación y de la comunidad, profesionales de la medicina y personal municipal, y es un vehículo importante para el intercambio de información y entretenimiento. Además, el programa ayuda a combatir el aislamiento social a través de la vinculación virtual.

44. El sitio web de la Revista Solera está disponible en: http://derechossociales.malaga.eu/es/documentos/publicaciones-periodicas/revista-solera/#.XdhONehKhPY
45. La Voz de los Mayores" está disponible en: http://www.canalmalaga.es/la-voz-de-los-mayores.

También empodera a las personas mayores a cargo de la creación y la producción, al darles un sentido de responsabilidad estimulante y la oportunidad de retribuir a su comunidad.

Las asociaciones han empoderado a las personas mayores que residen en Málaga para que influyan en decisiones más amplias relativas al desarrollo de la ciudad. Por ejemplo, una persona de la asociación tuvo la idea de un proyecto inmobiliario de usos mixtos con viviendas asequibles para personas mayores y un centro de salud. El personal del Área de Derechos Sociales coordinó con el Instituto Municipal de la Vivienda del ayuntamiento para implementar esa idea a través del programa de vivienda subvencionada del Instituto. Así, el nuevo Centro de Envejecimiento Saludable, ubicado en la zona de los vecindarios con los porcentajes más altos de residentes mayores de 65 años, abrió sus puertas en 2016. El centro fue diseñado específicamente para satisfacer las necesidades y reducir las vulnerabilidades de las personas mayores. Las viviendas dan a un patio común para fomentar la comunicación y la visibilidad en el vecindario y fomentar el vínculo social. La distribución de los espacios también permite a quienes residen allí advertir si no han visto recientemente a una vecina o un vecino o detectan otras posibles causas de preocupación. Las viviendas son pequeñas para que puedan acceder a ellas personas mayores con ingresos bajos o fijos, y las salas comunitarias y los patios compartidos brindan espacios de reunión para socializar cerca de los hogares. El tamaño pequeño también permite al ayuntamiento asegurar el número máximo de unidades para proporcionar viviendas asequibles a la mayor cantidad posible de personas mayores, al tiempo que aumenta los ingresos por alquileres y la rentabilidad de construirlas. Las salas comunitarias son utilizadas por el centro y otras organizaciones para talleres y clases destinados a fomentar el envejecimiento saludable y la educación continua. El edificio en sí mismo fomenta la creación de comunidades entre residentes, vecinos y vecinas: da a la plaza Pepito Vargas, un espacio público concurrido, donde los menores juegan, las familias se relajan y las personas adultas y jóvenes que viven en el vecindario se reúnen. La coubicación con otros usos dentro y cerca de las viviendas para personas mayores ayuda a reducir la vulnerabilidad al aislamiento social de las personas mayores, particularmente de las que viven solas.

INNOVACIÓN FISCAL: GOBERNANZA MÁS EFICIENTE A TRAVÉS DEL EMPODERAMIENTO DE LAS PERSONAS MAYORES RESIDENTES

La red de asociaciones es un ejemplo inspirador para ciudades con recursos limitados. Málaga, como muchas ciudades, ha limitado los nuevos flujos de ingresos con los que ampliar el personal o emprender nuevos programas a gran escala. Es probable que las limitaciones presupuestarias sean especialmente importantes en las ciudades que tienen poblaciones que envejecen, debido a que una parte cada vez

más grande de la base tributaria sobrepasa la edad activa tradicional. La estructura de asociación es un enfoque innovador para aumentar el alcance de los programas del ayuntamiento y atender las necesidades de la comunidad sin aumentar el gasto. Las personas que presiden e integran las asociaciones trabajan en estrecha colaboración con el funcionariado municipal, lo que sirve como una extensión del ayuntamiento, pues permite difundir información sobre los recursos y compartir los comentarios de la comunidad con el personal municipal. La estructura de asociación mejora la eficiencia en otros departamentos municipales. Por ejemplo, al compartir las recomendaciones e inquietudes de las personas mayores residentes con los departamentos municipales pertinentes, el Área de Derechos Sociales reduce las demandas de personal y presupuesto que cada sección necesitaría para llevar a cabo actividades de intervención comunitaria por separado. Además, al ubicar los centros de mayores en los centros ciudadanos ya instalados, la presión de construir y mantener nuevos espacios disminuye, sin que se descuiden las necesidades particulares de las personas mayores y las personas con movilidad reducida.

VIVIENDAS ACCESIBLES PARA PERSONAS DE TODAS LAS CAPACIDADES

Una vivienda de calidad, asequible y bien ubicada es un determinante clave para la salud y las oportunidades de todas las personas, pero suele ser especialmente importante para las personas con movilidad reducida.

Es posible que las personas con movilidad reducida necesiten una vivienda ubicada cerca de servicios de transporte público accesible, alimentación y atención de la salud, entre otros servicios esenciales, y que tenga una distribución espacial específica y enseres asequibles para quienes viven de ingresos fijos o bajos.

El ayuntamiento de Málaga aplica tres criterios principales para afrontar los desafíos relacionados con la vivienda para personas con movilidad reducida. Primero, el ayuntamiento exige que el 2% de todas las unidades de vivienda nuevas estén equipadas para personas con discapacidad. En segundo lugar, el Instituto de la Vivienda construye viviendas públicas subvencionadas para residentes mayores y otros grupos vulnerables que ganan por debajo de un umbral de ingresos específico. Finalmente, el Instituto de la Vivienda gestiona un programa de reacondicionamiento para instalar ascensores en los edificios de apartamentos que no los tienen. El programa subvenciona la instalación de ascensores en edificios con cinco o menos pisos; los edificios de más de cinco pisos son por lo general más nuevos y, por lo tanto, casi siempre se construyen con un ascensor. Si bien los ascensores benefician a casi todas las personas, por ejemplo a madres y padres con cochecitos de bebé o familiares a cargo, niños, niñas y personas

adultas que cargan bolsas, entre otras, el programa tiene un impacto enorme en el acceso de las personas mayores, ya que es más probable que vivan en vecindarios centrales e históricos con edificios más antiguos.

A pesar de estos programas municipales, la asequibilidad de la vivienda sigue siendo uno de los mayores desafíos para garantizar a la población mayor de Málaga el acceso equitativo al ámbito público. La vivienda asequible y de calidad es un determinante fundamental de la salud física y mental de una persona, y la proximidad de la vivienda a otros usos tiene un gran impacto en el acceso al ámbito público para las personas con movilidad reducida. Las personas mayores, especialmente las mujeres mayores, y las personas con discapacidad enfrentan desafíos particulares para acceder a viviendas de calidad y asequibles, ya que es mucho más probable que se encuentren en la pobreza o vivan de ingresos fijos. Si bien el ayuntamiento lleva a cabo los programas antes mencionados para ayudar a satisfacer la demanda de viviendas asequibles, la presión sobre el mercado inmobiliario local excede los recursos para la construcción de viviendas subvencionadas. Málaga sufre en particular por los mercados de alquileres de vacaciones y de segunda residencia, que disminuyen la disponibilidad de viviendas asequibles de residencia permanente para las personas lugareñas. El turismo genera importantes flujos de ingresos y beneficios para la ciudad, pero los organismos locales que se esfuerzan por preservar el acceso para todas las personas también deben hacer frente al impacto de los inmuebles para vacaciones en la asequibilidad de la vivienda.

UN ESPACIO PÚBLICO QUE ACOGE Y CELEBRA A LAS PERSONAS DE TODAS LAS CAPACIDADES

Además de diseñar viviendas para personas con movilidad reducida, el ayuntamiento de Málaga considera la edad y la movilidad en el diseño de los espacios públicos. A medida que envejecemos, experimentamos una pérdida de movilidad que no solo es biológica, sino que también puede ser el resultado de una menor actividad. Lo contrario también es cierto: una mayor actividad física puede disminuir la vulnerabilidad de las personas mayores a futuros problemas de movilidad, fomentar la independencia y mejorar la calidad de vida (Pahor et al. 2006; Romo Pérez 2014). Uno de los mayores obstáculos que encuentran las personas con movilidad reducida para hacer ejercicio es la falta de acceso a espacios públicos seguros y cómodos cerca de sus hogares.[46] Los espacios abiertos accesibles contribuyen a que los vecindarios sean transitables y fomentan la capacidad de las personas mayores de envejecer saludablemente en su propia comunidad (Gardner 2011).

46. Por ejemplo, algunos estudios realizados en Grecia y China revelaron que la falta de acceso a espacios públicos donde realizar actividad física era un obstáculo para el envejecimiento saludable. Véase Aparicio et al. (2010).

Desde 2009, el ayuntamiento de Málaga ha construido lo que se conoce localmente como "parques de mayores", que cuentan con aparatos de gimnasia al aire libre para que las personas de todas las capacidades hagan ejercicios de equilibrio, flexibilidad y fuerza.[47] En la actualidad, hay entre 100 y 150 parques de este tipo en toda la ciudad, con un total de mil aparatos de gimnasia aproximadamente.[48] Los aparatos como las ruedas de hombros y las escaleras de dedos están diseñados para mantener la movilidad articular y muscular (Levy-Storms, Chen y Loukaitou-Sideris 2018). Estos aparatos tienen un doble propósito: son accesibles para las personas con movilidad reducida y, al mismo tiempo, disminuyen la vulnerabilidad a mayores problemas de movilidad (Levy-Storms, Chen y Loukaitou-Sideris 2018). Además, la infraestructura de los parques, como las rampas y las escaleras, está diseñada para facilitar la independencia y mantener la capacidad de salir del hogar (Martin et al. 2007).

Si bien los parques son un lugar importante para hacer ejercicio, brindan más que beneficios físicos (Gardner 2011). Las personas mayores que residen en Málaga a menudo se reúnen en el parque de mayores de su vecindario para hablar y leer el periódico, así como para usar juntas los aparatos de gimnasia. Montada en una bicicleta reclinada de baja resistencia (diseñada para desarrollar fuerza, promover la salud cardiovascular y mantener la flexibilidad de las articulaciones), una mujer que frecuenta un parque de mayores cerca de su casa comentó: "Me encuentro con mis amistades aquí todos los días".[49] Otras personas vienen con menos frecuencia, pero buscan el parque de mayores como lugar de relajación y descanso. Un hombre dijo que viene los días en que "tiene ganas de hacer ejercicio y caminar" y porque el parque "tiene sombra y es cómodo".[50]

La ubicación de los parques de mayores también es una causa importante de su éxito. Estos parques aumentan la visibilidad de las personas mayores en el ámbito público, al tiempo que proporcionan un espacio seguro para quienes tienen problemas de movilidad. Asimismo, los parques de mayores de toda la ciudad están demarcados con señalización y colores específicos y muchos están ligeramente separados de los espacios cercanos de juego y ejercitación utilizados por otras personas de la comunidad. La creación de un espacio de ejercicio reservado ayuda a que las personas con discapacidad, equilibrio inestable, discapacidad auditiva o visual y otros problemas de movilidad se sientan más seguras, bienvenidas y

47. También hay parques de mayores en los municipios de toda la provincia de Málaga, pero este estudio de caso se centra en los que están dentro de la jurisdicción de la ciudad.
48. Entrevista de la autora con personal del Área de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Málaga realizada el 31 de octubre de 2019.
49. Entrevista realizada por la autora a personas mayores de la comunidad de Málaga el 31 de octubre de 2019.
50. Ibídem.

protegidas. Por ejemplo, una persona con poco equilibrio podría no sentirse estable y cómoda en el parque de mayores si hay niños o niñas moviéndose más rápido y jugando en los mismos aparatos. Sin embargo, estos parques logran un equilibrio entre la separación y la integración: si bien los aparatos para personas con movilidad reducida están concentrados en un área, se encuentran cerca de otros espacios, como parques infantiles, aparatos de gimnasia convencionales o instalaciones comunitarias, como centros ciudadanos o canchas deportivas. Compartir estos espacios ayuda a prevenir el aislamiento social y brinda oportunidades para la interacción intergeneracional. También permite que toda la familia se recree junta en el mismo lugar, ya que hay espacios diseñados para satisfacer las necesidades de todas las generaciones. La ubicación en un mismo lugar también mejora la seguridad. Es probable que diferentes personas usen el espacio en diferentes momentos del día: las personas mayores pueden ir al parque de mayores por la mañana, mientras que los niños y niñas pequeños y sus progenitores pueden ir al parque infantil por la tarde, después de la escuela, y las personas adolescentes o adultas pueden ir al final de la tarde después del trabajo. Esto permite que el espacio esté activo todo el día, lo que incrementa la seguridad y el acceso de todas las personas.

El ayuntamiento también utiliza los programas comunitarios para aumentar la participación y la visibilidad de las personas con movilidad reducida en el ámbito público. Organiza muchas festividades públicas centradas en las personas mayores, como el *Carnaval del Mayor*, la *Semana del Mayor* y el *Día Internacional de las Personas Mayores*, para celebrar a esas personas. Estos eventos están diseñados para que las personas mayores sientan que sus identidades se reflejan en el ámbito público. El ayuntamiento y las organizaciones asociadas también intentan aumentar la accesibilidad a los eventos públicos que no se centran en ningún grupo demográfico en particular. Por ejemplo, en la celebración anual conocida como la *Feria de Málaga* se incluyen actuaciones y reuniones específicas de residentes mayores. Esta inclusión contribuye a que las personas mayores que participan en este evento como asistentes o intérpretes ganen un sentido de propósito y pertenencia. Además, el ayuntamiento realiza adaptaciones para fomentar la participación de personas con movilidad reducida en los eventos públicos. Por ejemplo, durante la *Semana Santa*, la ciudad coloca sillas y mesas en 142 plazas que celebran eventos públicos para que puedan asistir personas de todas las edades y todo grado de movilidad. Finalmente, estos eventos proporcionan una plataforma para hacer conocer oportunidades dirigidas a las personas mayores, como voluntariado, servicios de salud y clases gratuitas, entre otros.

LECCIONES PARA CIUDADES DE ALC

La ciudad de Málaga está comprometida a hacer que el espacio público sea seguro, solidario y acogedor para las personas mayores y para las personas con movilidad reducida. A medida que la población mundial sigue envejeciendo, el enfoque de Málaga aporta ideas sobre posibles estrategias locales. Los enfoques más innovadores de la ciudad para aumentar la inclusión en el ámbito público comprenden:

Estructuras de gobernanza participativa, como las asociaciones de mayores, que empoderan a las personas mayores residentes y amplían el alcance de los servicios municipales sin agregar gastos públicos importantes;

Espacios públicos reservados para personas mayores que residen en la ciudad, como los centros de mayores y los parques de mayores ubicados cerca de los espacios utilizados por niños, niñas, familias y otras personas adultas que ayudan a mejorar el acceso al ámbito público a las personas con movilidad reducida, al tiempo que fomentan la vinculación social y combaten el aislamiento;

Espacios de contacto virtual e intercambio de información para personas con movilidad reducida que son conceptualizados y creados por residentes mayores de la comunidad, como la revista Solera y el programa de radio La Voz de los Mayores;

Concentración en una misma zona de viviendas asequibles, espacios y programas comunitarios y servicios de salud en los vecindarios con poblaciones grandes de personas mayores. Un ejemplo es el Centro de Envejecimiento Saludable, diseñado específicamente para promover el envejecimiento saludable en el lugar y el vínculo social.

Estas iniciativas y otras han ayudado a que las personas mayores que residen en la ciudad la sientan como propia. Las estrategias de Málaga han empoderado a las personas que tradicionalmente tenían pocas oportunidades de participación cívica y protagonismo en el ámbito público a tomar la iniciativa en la conceptualización y la construcción de una ciudad más inclusiva, conectada y accesible para residentes de todas las edades y todos los grados de movilidad.

Ciudades Inclusivas para Adultos Mayores

1 Los servicios urbanos que aumentan la independencia de los adultos mayores benefician a toda la comunidad.

2 Contra con opciones de vivienda asequible y con diseños adecuados es fundamental para que los adultos mayores puedan residir en ciudades.

3 Las ciudades que son exitosas en atraer adultos mayores pueden aumentar el nivel de actividad económica local.

REFERENCIAS

Abellán García, A., A. Ayala García, J. Pérez Díaz y R. Pujol Rodríguez. 2018. "Un perfil de las personas mayores en España, 2018. Indicadores estadísticos básicos". Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Centro de Ciencias Humanas y Sociales. Informes Envejecimiento en red nº 17, Madrid (2 de febrero). Disponible en: http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/enred-indicadoresbasicos18.pdf.

Andrew, M.K. y J.M. Keefe. 2014. "Social Vulnerability from a Social Ecology Perspective: A Cohort Study of Older Adults from the National Population Health Survey of Canada". BMC Geriatrics 14(90). doi:10.1186/1471-2318-14-90.

Aparicio, E.H, E.F. Rodriguez, R.M. Marban y J.L.C. Minguet. 2010. "Análisis de los Circuitos Biosaludables para la Tercera Edad en la provincia de Málaga (España)". Universidad de Málaga.

Ayuntamiento de Málaga. 2019. "Plan municipal para la promoción del envejecimiento activo y la prevención de la dependencia". Presentación del autor por José Manuel Marín Carmona, Centro de Envejecimiento Saludable, Sección de Mayores, Área de Derechos Sociales, Ayuntamiento de Málaga (30 de octubre de 2019).

Ayuntamiento de Málaga. Sin fecha. "Plan de inclusión social del ayuntamiento de Málaga". Área de Derechos Sociales. Disponible en: http://www.malaga.eu/recursos/sociales/dsociales/vi-plan-inclusion-social-2014-2018.pdf.

Bastos A.M., C.G. Faria, E. Moreira, D. Morais, J.M. Melo-de-Carvalho y M.C. Paul. 2015. "The Importance of Neighborhood Ecological Assets in Community Dwelling Old People Aging Outcomes: A Study in Northern Portugal". Frontiers in Aging Neuroscience 7:156. doi: 10.3389/fnagi.2015.00156.

Bowers , E.P., G.J. Geldhof, K.L. Schmid, C.M. Napolitano, K. Minor y J.V. Lerner. 2012. "Relationships with Important Nonparental Adults and Positive Youth Development: An Examination of Youth Self-Regulatory Strengths as Mediators". Research in Human Development 9(4): 298–316. doi: 10.1080/15427609.2012.729911.

Carr, D.C. y J.A. Gunderson. 2016. "The Third Age of Life: Leveraging the Mutual Benefits of Intergenerational Engagement". Public Policy & Aging Report 26(3): 83–87. doi: https://doi.org/10.1093/ppar/prw013.

Comisión Europea. Sin fecha. "Evaluación del estado nutricional físico, afectivo, cognitivo, y social en personas mayores en los diferentes municipos de España: Proyecto NUPHYCO". European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing: Action Group A3: Lifespan Health Promotion & Prevention of Health Related Frailty and Disease.

Faraz, H. 2017. "Countries with the Largest Aging Population in the World". WorldAtlas, 25 de abril. Disponible en: https://www.worldatlas.com/articles/countries-with-the-largest-aging-population-in-the-world.html (fecha de la consulta: 25 de noviembre de 2019).

Levy-Storms, L., L. Chen y A. Loukaitou-Sideris. 2018. "Older Adults' Needs and Preferences for Open Space and Physical Activity in and Near Parks: A Systematic Review". Journal of Aging and Physical Activity 26: 682–96. Disponible en: https://doi.org/10.1123/japa.2016-0354.

Lu, N., L. Xu, V.W.Q Lou e I. Chi. 2018. "Intergenerational Relationships and the Trajectory of Depressive Symptoms among Older Chinese Adults in Rural Migrant Families". Aging & Mental Health 22(3): 389–96.

Macdonald, S.J., L. Deacon, J. Nixon, A. Akintola, A. Gillingham, J. Kent, G. Ellis, D. Mathews, A. Ismail, S. Sullivan, S. Dore y L. Highmore. 2018. "The 'Invisible Enemy': Disability, Loneliness and Isolation". Disability & Society 33(7): 1138–159. doi: 10.1080/09687599.2018.1476224.

Naciones Unidas. 2017. "World Population Ageing 2017 – Highlights." Documento ST/ESA/SER.A/397. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población, Nueva York. Disponible en: https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2017_Highlights.pdf.

Samman, E. y L.K. Rodriguez-Takeuchi. 2013. "Old Age, Disability and Mental Health: Data Issues for a post-2015 Framework". ODI Background Note (mayo). Overseas Development Institute, Londres. Disponible en: https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/8415.pdf.

PROGRAMA CENTRO DÍA EN BOGOTÁ, COLOMBIA

María Camila Ariza Franco

En los últimos años, las ciudades no solo han experimentado un rápido crecimiento, sino también un envejecimiento de su población debido a la disminución en las tasas de mortalidad y al aumento en la esperanza de vida.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre 2000 y 2050 la población mundial mayor de 60 años se duplicará y pasará de ser del 11% al 22% de la población total.[51]

En la región de ALC más de ocho millones de adultos mayores no pueden llevar a cabo de manera independiente al menos una actividad básica en su vida diaria, como bañarse, comer, o acostarse y levantarse de la cama. Es lo que se conoce como dependencia funcional y afecta al 12% de las personas mayores de 60 años y a casi el 27% de las mayores de 80 años de nuestra región.[52] Tanto la magnitud como la intensidad de la dependencia aumentan con la edad de la población. Para todos los grupos de edad, las mujeres son las más afectadas.[53]

Esta tendencia poblacional no solo se ha traducido en mayores contrastes en la calidad de vida en las ciudades sino también en la necesidad de adaptar los espacios urbanos con el fin de proveer servicios que den respuesta a las condiciones, tanto físicas como mentales, de los adultos mayores que les garanticen bienestar y acceso a su entorno inmediato.

51. Organización Panamericana de la Salud, Envejecimiento y cambios demográficos, https://www.paho.org/salud-en-las-americas-2017/?post_type=post_t_es&p=314&lang=es (consultado en Junio de 2020).
52. Gianluca Cafagna, Natalia Aranco, Pablo Ibarrarán, María L. Olivery, Nadin Medellín y Marco Stampini. "Envejecer con cuidado: Atención a la dependencia en America Latina y el Caribe", Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Interamericano de Desarrollo, https://publications.iadb.org/es/envejecer-con-cuidado-atencion-la-dependencia-en-america-latina-y-el-caribe (consultado en Junio de 2020).
53. Natalia Aranco, Marco Stampini, Pablo Ibarrarán y Nadin Medellín. ""Panorama de envejecimiento y dependencia de América Latina y el Caribe", Banco Interamericano de Desarrollo, https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Panorama-de-envejecimiento-y-dependencia-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf (Secretaría Distrital de Integración Social 2018), p. 1 (consultado en Junio de 2020).

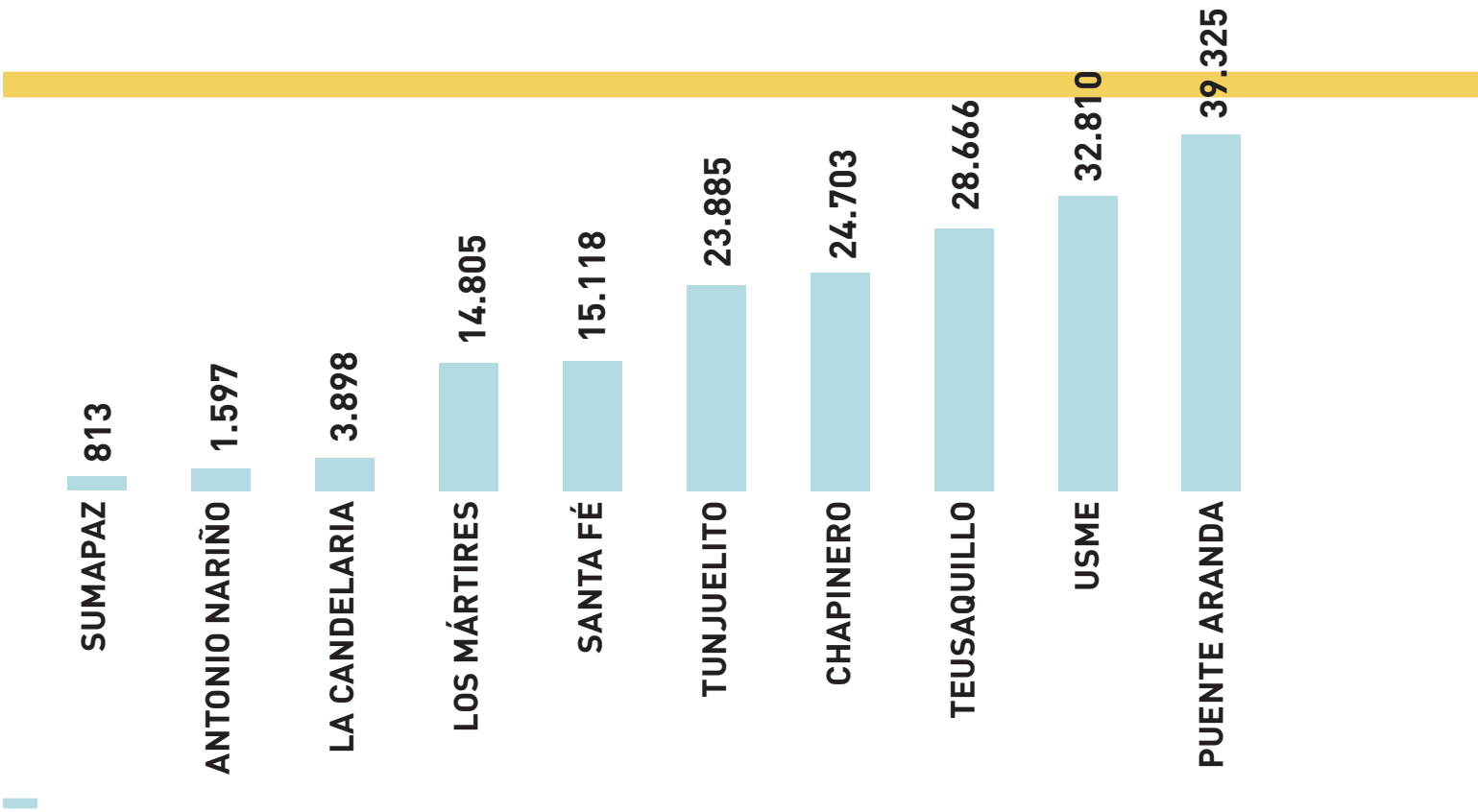
Lograr ciudades inclusivas para los adultos mayores implica que las ciudades adapten sus estructuras y provean servicios para personas con capacidades y necesidades distintas que incluyan mayor seguridad, espacios de recreo y desarrollo, servicios de salud, atención y cuidado, entre otros. De esta manera, el desarrollo de las ciudades se convierte en una herramienta para aumentar las expectativas de vida, alentando a los ciudadanos a envejecer dignamente y a continuar participando dentro de la sociedad de una manera activa.

PROGRAMA CENTRO DÍA – BOGOTÁ, COLOMBIA

Bogotá es la capital de Colombia y cuenta con más de 8.200.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones del Departamento Nacional de Estadísticas de Colombia (DANE), la población en Bogotá mayor de 60 años aumentó de 560.875 personas en 2005 a 902.614 en 2015. La proyección para este grupo poblacional en 2020 es que será de 1.153.194 personas, lo que significa que llegará a representar el 13,8% de la población total en la ciudad.

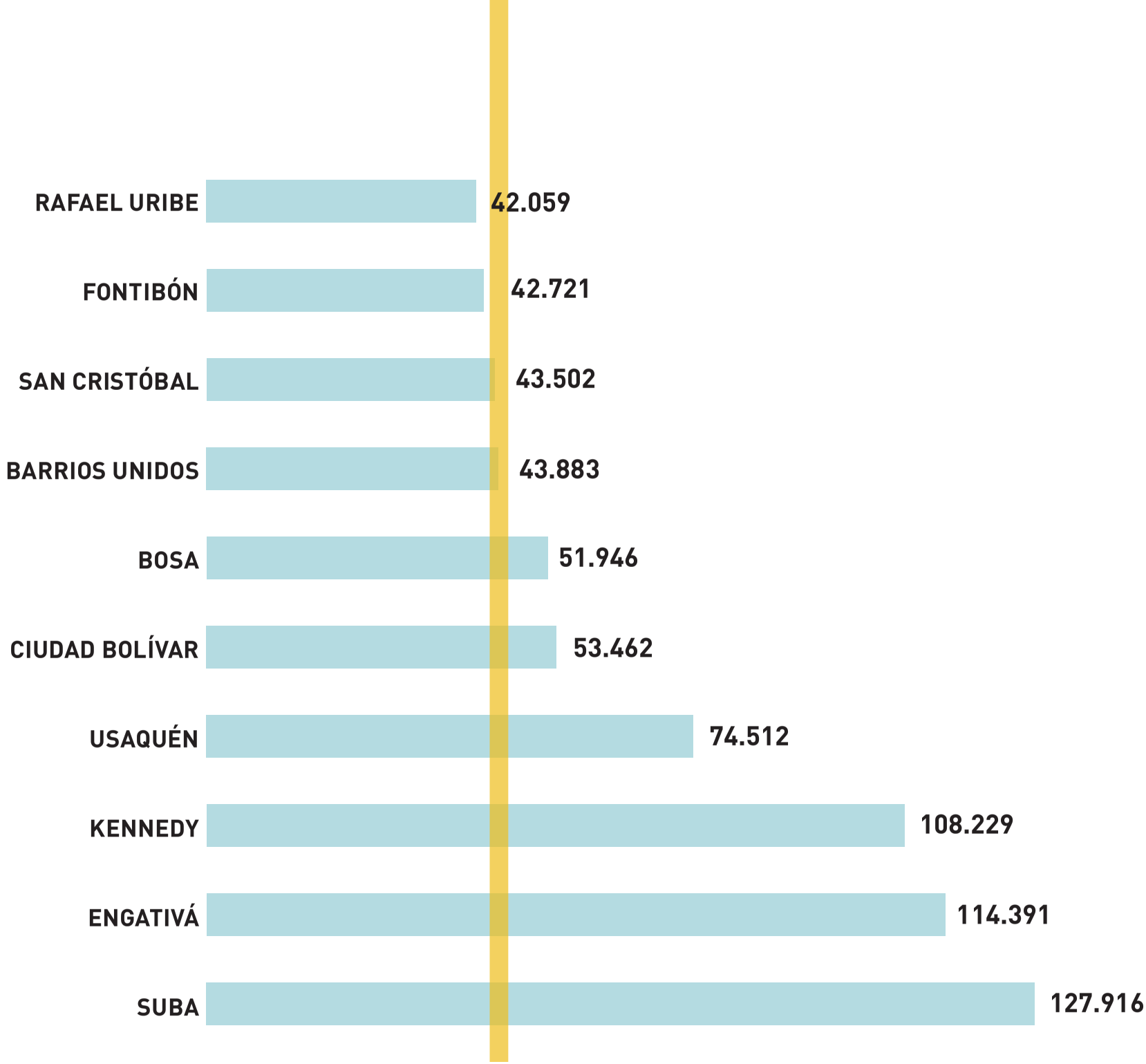
Adicionalmente, y teniendo en cuenta que Bogotá cuenta con más de 20 localidades, la mayor presencia de adultos mayores se da en las localidades de Suba, Engativá y Kennedy, en donde además hay grandes porcentajes de población en situación de pobreza.[54]

ILUSTRACIÓN 1 – DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 60 AÑOS POR LOCALIDAD[55]



54. Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez. Informe de Seguimiento de los Planes de Acción Distritales de las Políticas Sociales (Bogotá, D.C., Secretaria Distrital de Integración Social, April 2018), p. 4, http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_cualitativo_ppsev_2017.pdf

55. Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez. Informe de Seguimiento de los Planes de Acción Distritales de las Políticas Sociales, p. 5.


RAFAEL URIBE
42.059
FONTIBÓN
42.721
SAN CRISTÓBAL
43.502
BARRIOS UNIDOS
43.883
BOSA
51.946
CIUDAD BOLÍVAR
53.462
USAQUÉN
74.512
KENNEDY
108.229
ENGATIVÁ
114.391
SUBA
127.916

La Secretaría Distrital de Integración Social, desde la Subdirección para la Vejez, ha hecho grandes aportes a los servicios de la población mayor mediante la implementación de la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez (PPSEV), la cual fue adoptada mediante el Decreto 345 de 2010 y la Resolución 0511 de 2011. Esta PPSEV, con un alcance de alrededor de quince años, está basada en un marco normativo que busca garantizar los derechos humanos y el bienestar de la población adulta, así como cambiar la visión de la vejez como una etapa de menor vulnerabilidad.

Según los últimos datos disponibles, el 21,2% de la población mayor de 60 años en Colombia sufre de algún grado de dependencia, lo cual equivale a más de un millón de personas.

Si la tendencia de la incidencia de enfermedades crónicas continúa al alza, como hasta ahora, esta cifra puede llegar a sobrepasar los 2,1 millones en los próximos 10 años, representando más de la cuarta parte (26,4%) de la población mayor de 60 años.

Teniendo en cuenta este fenómeno del envejecimiento demográfico que enfrenta Bogotá, surge la necesidad de promover nuevas rutas de atención para las personas mayores que vayan más allá de la institucionalización, los subsidios o la hospitalización, como tradicionalmente se viene atendiendo a esta población. Se reconoció la urgencia por promover el desarrollo de espacios públicos y de garantizar una mayor participación social para que las personas mayores de 60 años, además de convivir, puedan recibir atención y mejores condiciones de vida.

De esta manera, gracias a la Ley 1276 del 2009, se establecen, a nivel nacional, los recursos fijos de estampilla para brindar atención integral obligatoria al adulto mayor que se encuentra en situación de vulnerabilidad, aislamiento o falta de soporte social.[56] Con estos recursos nace Centro Día, un programa que busca brindar herramientas que le permitan a la población mayor de Bogotá tener una vejez digna y un envejecimiento activo, garantizando los derechos humanos de los adultos y transformando la visión de la vejez en la capital. Este programa comenzó en 2010 y, desde entonces, se ha convertido en la ventana de la ciudad en donde los adultos mayores pueden fortalecer su autonomía para continuar aportando a la sociedad y a la construcción de una ciudad mediante el desarrollo de capacidades y experiencias.

56. Carmen E. Flórez, Laura Martínez Rodríguez y Natalia Aranco. "Envejecimiento y atención a la dependencia en Colombia. Inter-American Development Bank, 2019, https://www.gerontologia.org/portal/archivosUpload/uploadManual/ (Stampini 2019) Envejecimiento_y_atencion_a_la_dependencia_en_Colombia.pdf, p. 56.

Este programa tiene como fin atender de manera integral a las personas mayores en espacios que no son tan comunes en sus comunidades; espacios donde ellos puedan recibir atención psicosocial y llevar a cabo actividades deportivas y culturales, y donde encuentren una atención primaria en salud y se reconozcan como personas únicas y capaces.

Centro Día es el lugar donde estos adultos vienen a compartir y a generar redes de apoyo, convirtiéndose en un espacio de encuentro en el cual transforman sus vidas mientras se entienden como personas mayores y ciudadanos con derechos y posibilidades dentro de la ciudad.

En Centro Día, más allá de la creación de rutas de atención territoriales o de actividades aisladas sin mayor impacto, ha sido importante trabajar directamente con la población, identificando los factores de riesgo que generan violencias y vulnerabilidad a las personas mayores con el fin de prevenir que pierdan su integridad y autonomía, y buscar una articulación con las familias, la comunidad, organizaciones de la sociedad civil y el sector privado, entre otros actores locales.

LUZ DE ESPERANZA

En la localidad de Engativá, donde el 14,9 % de las personas son mayores de 60 años, se entregó en 2018 el Centro Día 'Luz de Esperanza' a la comunidad.

Este centro beneficia diariamente a más de 150 adultos mayores de 60 años de este sector de la ciudad. Este Centro hace parte de los ocho espacios que se pusieron en funcionamiento entre 2018 y 2019 y de los 27 Centros Día que atienden diariamente a más de 1.400 personas mayores vulnerables en Bogotá. De estos Centros, veintitrés son propiedad de la Secretaría de Integración Social y los 4 restantes funcionan a través de convenios con otras organizaciones que operan los programas y que además financian su funcionamiento también como Centros Noche.

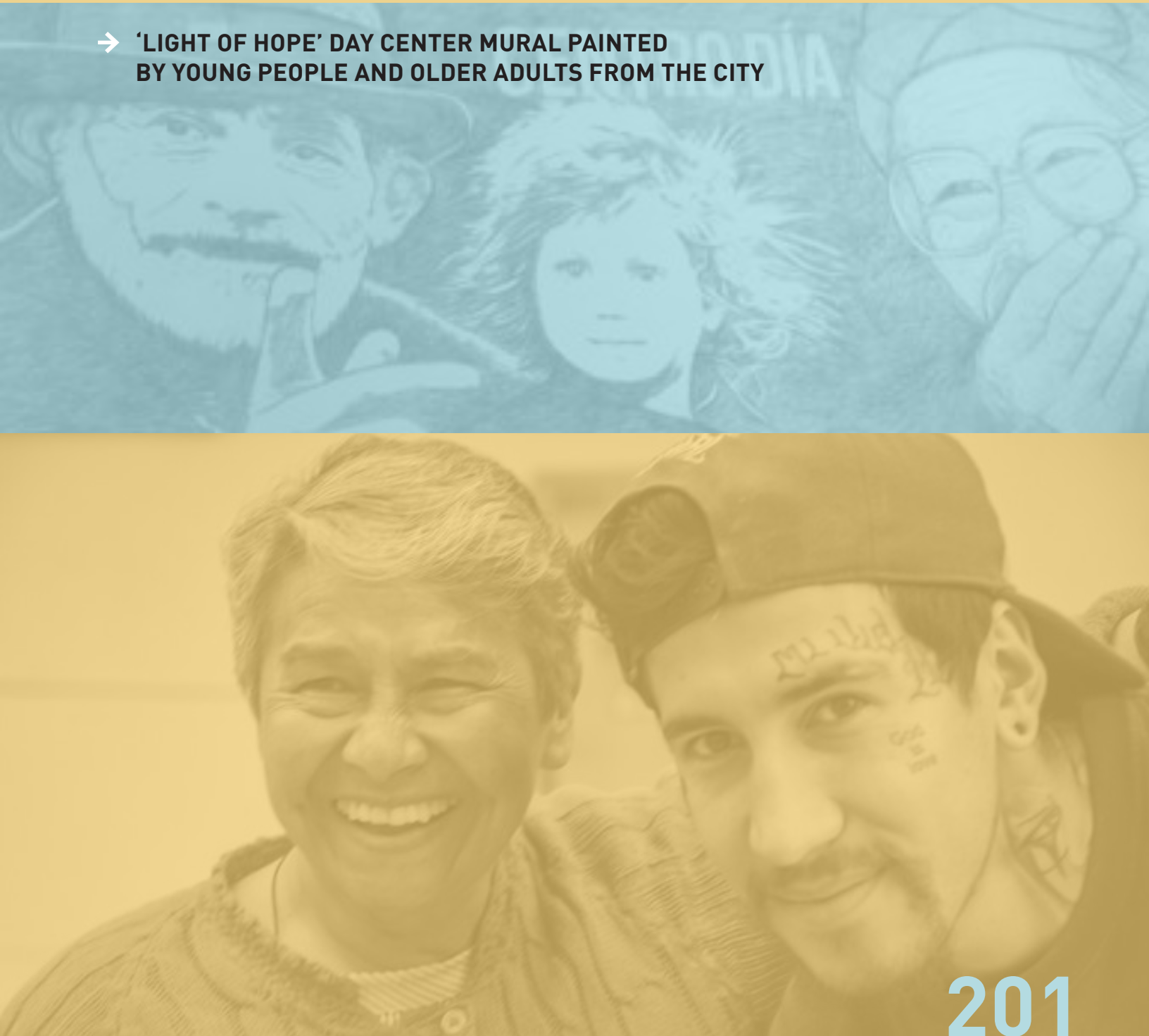
La importancia de este proyecto no solo queda patente por el impacto social dentro de la población beneficiaria y sus familias, sino también por la participación y renovación de la zona, que ha permitido dotar de soluciones a varias problemáticas sociales y de seguridad. En tan solo 10 meses se consiguió construir y transformar un área abandonada de la localidad, que anteriormente era una estación de bomberos, y que posteriormente se convirtió en una zona con altos índices de inseguridad con estructuras abandonadas, y que era un foco de venta y consumo de sustancias ilegales. El sector tenía varias calles sin pavimentar, falta de iluminación, aceras sin terminar y zonas vecinas abandonadas que se convertían en desafíos urbanos y sociales. Estos fueron contrarrestados con el Centro Día y una inversión cercana a los 2.200 millones de pesos (aproximadamente 670.000 dólares).

El desarrollo de este Centro fue un reto para la Secretaría de Integración Social, no solo por las características físicas del territorio y los problemas sociales alrededor del mismo, sino por las dificultades que esto generó en el proceso de convocatoria para la población mayor. En este proceso fue de gran importancia la colaboración de vecinos voluntarios de la zona y su participación a través de ejercicios de búsqueda activa, tomando referencias dentro de la población y con una necesidad comunal por buscar herramientas que mejoraran la seguridad de su entorno y lograr mayor presencia gubernamental en el territorio. Un ejemplo de la colaboración con los vecinos en el desarrollo del programa ha sido desde un inicio el diálogo constante con el personal de la planta de reciclaje vecina para convertirlo en un aliado para su causa y organizar conjuntamente el trabajo para el cuidado del territorio.

Actualmente, el Centro 'Luz de Esperanza' cuenta con un área de 700 metros cuadrados en donde se brinda atención integral, que en primer lugar les permite desarrollar autonomía a través de actividades físicas, manuales, artísticas y encuentros de desarrollo humano y que también permite identificar las problemáticas a nivel familiar que afectan sus dinámicas, como el maltrato al adulto mayor en las familias, y así llevar a cabo encuentros que vinculen a las familias y cuidadores.

Adicionalmente, y con el fin de ampliar sus esfuerzos para dignificar la vida de este grupo poblacional y el desarrollo de una ciudad inclusiva, el Centro Día 'Luz de Esperanza' también lleva a cabo un trabajo con otros actores de la ciudad como colegios y otros espacios que sirven de punto de encuentro con otras generaciones.

De esta manera se logran transformar los imaginarios que se han desarrollado, enseñándole a jóvenes y niños sobre las virtudes de los adultos mayores, cambiando estigmas y devolviéndole a la vejez su valor y capacidad. Así, este Centro se ha convertido en un espacio de la ciudad donde se generan intercambios intergeneracionales logrando una política pública no solo para la vejez sino también para el envejecimiento que sea transversal a todas las edades del desarrollo.



→ **'LIGHT OF HOPE' DAY CENTER MURAL PAINTED BY YOUNG PEOPLE AND OLDER ADULTS FROM THE CITY**

“Como todos vamos a llegar a viejos, queremos que los niños no solo aprendan a respetar y valorar a los ancianos, sino que también aprendan a envejecer. Que hagan actividades físicas, que se alimenten bien, que entiendan que el ciclo vital es un proceso permanente y que lo que tú haces de niño impacta tu adultez, y que finalmente los adultos mayores son personas útiles a la sociedad que pueden aportar e impactar la comunidad” afirma Julieta Gómez, directora del Centro Día ‘Luz de Esperanza’. “Uno de los mayores beneficios de este Centro Día es poder trabajar con jóvenes que no discriminan a los mayores, sino que nos llenan de energía y les gusta trabajar con nosotros. No nos discriminan por nuestras limitaciones y no nos sentimos rechazados. Nos hacen sentir importantes y formar parte de la ciudad” afirma Virginia Rodríguez beneficiaria del Centro ´Luz de Esperanza’, de 65 años.

La Secretaría de Integración Social también ha buscado el trabajo conjunto y la articulación con otras secretarías y entidades del gobierno local con el fin de fortalecer el trabajo con la población mayor y su desarrollo dentro de la ciudad.

Por ejemplo, con la Secretaría Distrital de Educación han buscado integrar a estas personas a programas de formación que les ayuden a culminar sus estudios básicos junto con personas de otras generaciones. De igual forma, la Secretaría de Salud, a través de una estrategia comunitaria, ha invitado a parteras y enfermeras de la comunidad afro a trabajar con los beneficiarios del Centro Día para enseñarles sobre el autocuidado de sus cuerpos y la elaboración de cremas y aceites con productos naturales. Por último, con la Secretaría de Desarrollo Económico han trabajado en identificar los programas que financian proyectos de emprendimiento para ayudar a los adultos mayores que tengan el interés de aplicar y lograr emprender sus negocios. De acuerdo con Virginia Rodríguez “esta herramienta de emprendimiento ha sido una de las mejores que nos ha dado el Centro Día. Muchos abuelitos hemos descubierto habilidades que teníamos y otros hemos podido buscar ayuda para vender nuestros productos y tener un trabajo. Estos programas nos ayudan a descubrir nuevas oportunidades, tener trabajos y sentirnos útiles porque estamos haciendo algo nuevo. No conocíamos sobre el emprendimiento hasta que llegamos acá y nos ensenaron como empezar y a confiar en nosotros”.

En cuanto a las personas con limitaciones en su independencia física, y teniendo en cuenta que un alto porcentaje de la población adulta se encuentra en esta condición, el programa ha buscado integrarlas y brindarles herramientas para que puedan acceder a los servicios.

A pesar de que uno de los objetivos del servicio es promover que las personas mayores sean completamente autónomas y puedan valerse por sí mismas, el servicio no podía ser selectivo. En la medida en que el espacio se preste para dar la atención a la población, los servicios se tienen que ajustar a las personas y no las personas a los servicios. De esta manera los profesionales que desarrollan las actividades y talleres dentro del Centro ajustan las dinámicas para que todos los asistentes puedan participar sin importar sus capacidades y limitaciones.

Con respecto a la inclusión de género dentro del programa hay una particularidad, y es que entre el 80 y el 85 por ciento de las beneficiarias que se inscriben a los Centros Día y reciben los servicios, son mujeres. Lo anterior permite reconocer los procesos de envejecimiento dentro de la población por género e identificar patrones de comportamiento de las mujeres en estas localidades que buscan envejecer más acompañadas y se integran a actividades durante el día. Así mismo, esta mayor participación femenina ha permitido atender las acciones de violencia contra la mujer que se han presentado en la ciudad, logrando promover ejercicios en los que participan otros actores de la ciudad como universidades y organizaciones locales que trabajan por el empoderamiento de la mujer.

Por otro lado, el programa también busca brindar a los adultos mayores una visión distinta de la ciudad e integrarlos a través de recorridos dentro del territorio, permitiéndoles conocer espacios públicos, culturales e históricos, entre otros, que les permitan conocer su ciudad y que el programa vaya más allá de la casa donde opera el Centro Día.

Así mismo, y con el fin de poder dar solución a una de las principales limitaciones para que la población mayor disfrute y se apropie de la ciudad, como los problemas de accesibilidad, el programa Centro Día ofrece servicios de transporte durante las jornadas, y de esta manera acerca la comunidad al programa, teniendo en cuenta que muchas de las calles de las zonas no están diseñadas para que puedan ser recorridas por los ancianos, pues hay sectores con calles pequeñas, andenes reducidos y otras restricciones para la movilidad. De acuerdo con Ligia Laverde, beneficiaria del programa de 62 años, este servicio de transporte ha sido, no solo de gran ayuda para que muchas personas puedan acceder a las actividades, sino que también les ha permitido integrarse, conocerse y crear redes entre vecinos para no solo crear comunidad alrededor del Centro, sino también en otras instancias y de esta manera conectar la ciudad y sus habitantes.

El programa también busca generar un enfoque intercultural a través del programa Muya, que significa 'huerta' en quechua, consistente en el desarrollo de huertas urbanas en las terrazas del lugar donde opera el Centro Día 'Luz de Esperanza', como también en las viviendas de los beneficiarios que cuentan con los espacios y las condiciones óptimas para esta actividad.

A través de estas huertas urbanas se ha logrado la recuperación de memoria histórica, pues las personas han iniciado una lectura del territorio de otra manera. Muchos de ellos recuerdan su pasado, cuando antes de vivir en las ciudades, vivían en el campo. A través de convenios con profesionales y con instituciones como el Jardín Botánico, los adultos han aprendido técnicas de cultivo y mantenimiento de huertas alimenticias, medicinales y aromáticas. Adicionalmente, muchos de los adultos han desarrollado productos como cremas, aceites y jabones, lo que se ha convertido también en ejercicios de productividad y emprendimiento.

De acuerdo con Julieta Gómez, quien lleva trabajando más de 8 años en estos programas, uno de los principales retos está atado justamente a estos ejercicios de productividad, pues ha sido difícil romper con los esquemas que las personas mayores tienen respecto a sus propias vidas y que reconozcan sus conocimientos y recursos para volverse a sentir útiles a pesar de su edad, a través de las actividades de fortalecimiento, a la participación en las cuales se articulan con otras organizaciones para potencializar sus conocimientos y trabajar con aliados estratégicos que apoyan sus emprendimientos.

Una de las mayores fortalezas del programa es que su operación y financiación por parte de la Secretaría de Integración Social se establece por la anteriormente mencionada Ley 1276 del 2009.

Por lo cual, a pesar de los cambios de administración de la ciudad, el programa sigue en ejecución sin afectar su alcance y desarrollo. Así, los cambios se pueden percibir en las dinámicas que se trabajan y en el enfoque que se les da a las agendas del programa, mas no en su financiación.

De esta manera, el programa está protegido por la ley y su continuidad ha permitido seguir apoyando a las personas mayores dentro de la ciudad, fortaleciendo estos recursos en el tiempo y buscando el desarrollo de más espacios públicos de atención y participación para mejorar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades.

El programa Centro Día es una muestra de cómo la planificación juega un papel singular a la hora de ofrecer soluciones a retos que hasta hace algunos años se suponían aislados y cómo la provisión de servicios públicos que sean capaces de adaptarse a las necesidades de todos sus ciudadanos puede ayudar a brindar soluciones desde el ámbito local y urbano.

Actualmente, Bogotá ha venido avanzando en la construcción de una ciudad que brinde a las personas mayores espacios que les garanticen una vejez activa y digna a través de actividades que potencien sus capacidades, les den cuidado, atención y reduzcan los riesgos en los que viven. Centro Día es una muestra de cómo el desarrollo de un centro de formación se puede convertir en un espacio de encuentro de oportunidades urbanas, sociales y de desarrollo económico.[57]

Para Ligia Laverde, participante del Centro Día 'Luz de Esperanza', este programa ayuda a que dentro de la ciudad los adultos mayores encuentren espacios en la ciudad para sentirse protegidos y felices.

"Antes uno escuchaba que las personas recibían apoyos como mercaditos o subsidios, ahora tenemos Centros Días en todas las localidades y ahora los de la tercera edad no nos sentimos aislados de la ciudad, sino que tenemos actividades y la posibilidad de integrarnos. Ya no somos los viejos de la ciudad, sino que ahora tenemos actividades como baile, manualidades, y también podemos salir juntos a recorrer la ciudad y compartir".

Ciudades Multigeneracionales

1. **Las buenas ciudades crean oportunidades para que los jóvenes y los mayores puedan compartir los mismos espacios públicos urbanos.**
2. **Las redes de transporte urbano que dan respuesta tanto a las necesidades de los residentes jóvenes como a la de los mayores contribuyen al desarrollo local.**
3. **Las ciudades que apoyan a los emprendedores de todas las edades favorecen el bienestar emocional y la independencia financiera de sus residentes.**

57. Marco Stampini, "Peinar canas da trabajo". El País, 25 de junio de 2019. Opinión. https://elpais.com/elpais/2019/06/24/planeta_futuro/1561371915_322436.html

REFERENCIAS

Organización Panamericana de la Salud. s.f. «Envejecimiento y cambios demográficos.» Organización Panamericana de la Salud. Último acceso: Junio de 2020. https://www.paho.org/salud-en-las-americas-2017/?post_type=post_tes&p=314&lang=es.

Gianluca, Cafagna, Natalia Aranco, Pablo Ibarrarán, María L. Olivery, Nadin Medellín, y Marco Stampini. s.f. «Envejecer con cuidado: Atención a la dependencia en ALC.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acceso: 2020 de Junio. https://publications.iadb.org/es/envejecer-con-cuidado-atencion-la-dependencia-en-america-latina-y-el-caribe.

Aranco, Natalia, Marco Stampini, Pablo Ibarraran, y Nadin Medellin. s.f. «Panorama de envejecimiento y dependencia de América Latina y el Caribe.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acceso: 2020 de Junio. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Panorama-de-envejecimiento-y-dependencia-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf.

Secretaría Distrital de Integración Social. 2018. «Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez.» Secretaría Distrital de Integración Social. Abril. Último acceso: 2020 de Junio. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_cualitativo_ppsev_2017.pdf.

Flórez, Carmen E., Laura Martínez Rodríguez, y Natalia Aranco. 2019. «Envejecimiento y atención a la dependencia en Colombia.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acceso: 2020 de Junio. https://www.gerontologia.org/portal/archivosUpload/uploadManual/Envejecimiento_y_atencion_a_la_dependencia_en_Colombia.pdf.

Stampini, Marco. 2019. «Peinar canas da trabajo.» El País, 24 de Junio, https://elpais.com/elpais/2019/06/24/planeta_futuro/1561371915_322436.html

EL PAPEL DE TANDANA Y EL PARQUE GUÁPULO EN LA TRANSFORMACIÓN DE QUITO EN UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA

Vanessa Guerra

Los espacios públicos son un recurso compartido de las ciudades en los que se promueven muchos beneficios.

Sirven de plataforma para el ocio, el entretenimiento y las actividades culturales; favorecen la interacción social y la cohesión social; contribuyen al desarrollo de la identidad de la ciudadanía, el empoderamiento cívico y el sentido de pertenencia, y facilitan una productividad económica sostenible y respetuosa del medioambiente (Avritzer, 2009; Gehl, 2011; Mitchell, 2003). Por estas razones, el espacio público incide de manera determinante en la calidad de vida de las personas (Mean y Tims, 2005). De acuerdo con ONU-Hábitat (2015), las ciudades que tienen un espacio público adecuado y acceso a él son más habitables y productivas.

Sin embargo, la mayoría de los espacios públicos de las ciudades no tienen en cuenta las distintas necesidades de todas las personas que los usan (Madanipour, 2016). Según datos de 220 ciudades de 77 países, solo el 21% de las poblaciones urbanas tiene acceso apropiado a espacios públicos (ONU-Hábitat, 2015). Aunque estas estadísticas no necesariamente significan que el área dedicada a los espacios públicos en estas ciudades sea deficiente, sí implica que el acceso de las personas a este servicio compartido y sus posibilidades de disfrutarlos de manera segura es desigual. Las ciudades de la región de ALC no son una excepción.

La falta de reconocimiento de las diferentes necesidades de la población diversa de una ciudad contribuye a la exclusión y segregación de los grupos más vulnerables de la sociedad, lo que va en contra de la función preestablecida de los espacios públicos (Nielsen, 2019). En este contexto de segregación, en el ámbito ciudadano, profesional y académico se plantea si el espacio público sigue siendo una herramienta importante para lograr la cohesión social (Carr et al. 1992; Madanipour, 2016). Para responder a este interrogante con buenos ejemplos de espacios públicos inclusivos, con intervenciones tanto en su dimensión espacial como social, conviene reconocer cómo esta práctica de diseño urbano promueve la cohesión social.

Este capítulo se centra en describir el caso de Tandana, un espacio urbano inclusivo ubicado en el Mirador de Guápulo, en Quito (Ecuador).

"Tandana es un proyecto sin ánimo de lucro que tiene como objetivo romper paradigmas y concatenar distintas luchas y corrientes en una sola: la promoción integral de los derechos de la naturaleza y de todos los animales, incluidos los seres humanos" (Tandana/Fundación Libera Ecuador, 2019). El éxito del proyecto se basa en sus esfuerzos deliberados para promover las prácticas sostenibles, la defensa de los derechos ambientales y de los animales, y la inclusión de grupos históricamente segregados, como personas con discapacidad motora y cognitiva, personas en situación de movilidad humana (personas refugiadas), minorías étnicas y grupos LGBT, entre otros. Esto reviste especial importancia en el caso de Quito, debido a que es una ciudad muy multicultural en la que aproximadamente el 14% de la población pertenece a minorías raciales, incluidos grupos indígenas (7%) y personas afroecuatorianas (7%) (Banco Mundial, 2018). Además, Quito es una ciudad con una gran población de migrantes, dado que un promedio de 2.600 migrantes venezolanos ingresaron a Ecuador todos los días durante 2018 (Ripoll y Navas-Alemán, 2018). Aunque Tandana cuenta con el apoyo del municipio de Quito, el proyecto fue promovido y es administrado por la ONG Libera y la comunidad de Guápulo.

Mediante la recopilación de datos tanto teóricos como empíricos, este estudio de caso describe el contexto social, tanto en el que se estableció Tandana. Así mismo presenta brevemente cómo funciona el proyecto y analiza las diferentes funciones de este espacio urbano inclusivo autopromovido de la ciudad de Quito. También proporciona lecciones útiles para otras ciudades.

EL PAPEL DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES

El espacio público tiene un papel decisivo en la transformación social, económica y ambiental de las ciudades. Abarca todos los espacios comunes donde hay interacción e inclusión social (Gehl, 2011). Por lo tanto, el espacio público incluye calles, lugares públicos abiertos, instalaciones públicas urbanas y edificios públicos (Hyunji, 2019; ONU-Hábitat, 2015). Estos recursos compartidos tienen varias dimensiones y funciones en las ciudades. Según ONU-Hábitat (2015), promueven la interacción urbana y el compromiso, la identidad, la acción y la civilidad de la comunidad, y el desarrollo social y económico. También contribuyen a la sostenibilidad ambiental, la salud pública, la seguridad, la equidad y la cohesión social (Mitchell, 2003). Por lo tanto, el espacio público representa un elemento indispensable para crear ciudades dinámicas, habitables y prósperas (ONU-Hábitat, 2015).

Dado que el espacio público se considera un recurso compartido, también debe ser inclusivo. Los espacios inclusivos son aquellos que, en sus dimensiones espaciales y sociales, promueven la igualdad de acceso y la cohesión social entre las diversas personas que los usan.

La dimensión espacial del espacio público determina el nivel de accesibilidad, mientras que el aspecto social determina el nivel de participación y seguridad que quienes los usan pueden disfrutar.

Por lo tanto, el espacio urbano inclusivo debe estar distribuido equitativamente y permitir el acceso fácil a personas con diferentes capacidades, tanto a pie como en transporte público (Hyunji, 2019; ONU-Hábitat, 2015). También debe tener áreas flexibles y de usos múltiples para adaptarse a las necesidades cambiantes de la ciudadanía, junto con infraestructuras accesibles para cubrir las necesidades diversas de toda la población (ONU-Hábitat, 2015, 2019). Además de la dimensión espacial, el espacio público inclusivo debe considerar su aspecto social y promover la participación de quienes lo usan a través de la oferta de actividades inclusivas y dinámicas (ONU-Hábitat, 2015).

Si bien la importancia del espacio urbano inclusivo ha sido ampliamente reconocida en la bibliografía, muchas ciudades de todo el mundo aún no logran crearlo y trabajan para mejorar la calidad y la accesibilidad del espacio público. Este estudio de caso se centra en un ejemplo exitoso de transformación social a través del espacio público inclusivo en Quito (Ecuador).

ECUADOR EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO

Las ciudades latinoamericanas enfrentan constantemente los efectos del crecimiento acelerado de la población. Ecuador, un país de 16 millones de habitantes ubicado sobre el ecuador en la costa oeste de América del Sur, no es una excepción. La migración desde el campo hacia las ciudades de Ecuador se ha intensificado notablemente en los últimos 30 años (MIDUVI, 2016). Como consecuencia, el 60% de la población de Ecuador vive en zonas urbanas (MIDUVI, 2016) y, de acuerdo con ONU-Hábitat (Nyakairu, Kuria y Mbogori 2013), el país ha alcanzado una tasa de crecimiento demográfico que puede describirse como una explosión urbana.

Por consiguiente, dos de los principales desafíos que enfrentan las ciudades de Ecuador son las prácticas cada vez más insostenibles, y la falta de infraestructura, incluyendo los espacios públicos (MIDUVI, 2016).

Aunque las implicaciones de tales desafíos afectan a toda la ciudadanía, las repercusiones son mayores para los grupos más vulnerables de la sociedad.

Por un lado, los esfuerzos de las ciudades para cubrir las crecientes demandas de infraestructura han llevado a prácticas extremadamente insostenibles (MIDUVI, 2015). Algunos de los principales problemas están relacionados con la producción y el consumo exacerbados, la generación de desechos, la deforestación y la contaminación (MIDUVI, 2016), lo que amenaza la productividad y la habitabilidad de las ciudades ecuatorianas (MIDUVI, 2016). Por ejemplo, la deforestación y la contaminación ponen en peligro cada vez más la calidad del aire de Quito y, por lo tanto, la salud y la productividad de la ciudadanía.

Por otro lado, las áreas verdes y el espacio público son escasos y de baja calidad en la mayoría de las ciudades del país (MIDUVI, 2015). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las ciudades deberían proporcionar 9 metros cuadrados de espacio verde por habitante a 15 minutos a pie de los hogares (citado en Coronado 2019). El índice verde urbano de Ecuador es de 4,7 metros cuadrados por habitante, y solo el 5% (10 de 221) de los municipios del país cumplen con el nivel mínimo recomendado por la OMS (MIDUVI, 2016). Sin embargo, aunque Quito cumple con las recomendaciones de la OMS, la mayor parte de su espacio disponible no es accesible ni inclusivo para satisfacer las distintas necesidades de todas las personas (MIDUVI, 2016).

Los espacios públicos de Quito carecen de instalaciones y actividades para las personas de todas las capacidades que promuevan la participación y la inclusión de su población diversa. Estas prácticas generan modelos físicos y comportamientos sociales que refuerzan la exclusión de los grupos más vulnerables de la ciudad. Por consiguiente, el 16% de la población ecuatoriana se siente directamente discriminada por alguna razón, y se percibe que el 37% de la población sufre discriminación (SENPLADES, 2013). Algunos de los grupos a los que se suele excluir son las mujeres, que representan el 50% de la población ecuatoriana; las minorías raciales, que representan el 14% de la población; las minorías de género, como los grupos LGBT, las personas con discapacidad cognitiva y física, las personas refugiadas y las niñas y los niños, que constituyen el 20% de la población, y las personas mayores, que representan el 7% de la población (SENPLADES, 2013; Villacís y Carrillo, 2012; Banco Mundial, 2018).

Esta realidad se refleja en las tendencias de violencia y discriminación que registra la ciudad. Por ejemplo, el 24% de las mujeres que denunciaron violencia psicológica en Ecuador la sufrieron en espacios públicos y sociales (Camacho, 2014) y el 50% de la población LGBT en 10 ciudades de Ecuador informó haber padecido algún tipo de violencia intergénero en espacios públicos (Botello-Peñaloza y Guerrero-Rincón, 2018). Otro ejemplo son las tendencias de discriminación y xenofobia hacia las personas refugiadas que se observan en Ecuador. Aunque la inmigración no está correlacionada con la inseguridad, aproximadamente el 60% de la población cree que las personas inmigrantes generan inseguridad y le quitan el trabajo a la ciudadanía ecuatoriana, mientras que el 48% de la población siente que las personas inmigrantes debilitan la identidad del país (Ripoll y Navas-Alemán, 2018). Además, existe un estigma por el que se asocia a las personas que tienen discapacidad mental con la delincuencia. Y aunque las personas con discapacidad cognitiva y trastornos mentales tienen un 68% menos de probabilidades de estar involucradas en un delito que las personas sin este tipo de discapacidad, es habitual que se excluya y aísle a este grupo de las oportunidades de participación comunitaria en Quito (Dubois, 2019).

LOS ESFUERZOS DE ECUADOR PARA TENER ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS Y SOSTENIBLES

Para combatir estos problemas que históricamente han reforzado las relaciones desiguales de poder, el gobierno de Ecuador se comprometió a un cambio (MIDUVI, 2016). El punto de partida de esta labor fue la Constitución de 2008, en la que se reivindican varios derechos, incluidos los derechos de la naturaleza y el derecho a la ciudad y sus espacios públicos y a la función social y ambiental de la propiedad (MIDUVI, 2016). A través de esta declaración, Ecuador fue el primer país en reconocer los derechos de la naturaleza en su Constitución.

La reforma constitucional de Ecuador vino acompañada de otros marcos reglamentarios en apoyo a la protección de los derechos humanos y de la naturaleza. Todos los marcos reglamentarios ponen de relieve tres principios: el buen vivir, el derecho a la ciudad y los derechos de la naturaleza (MIDUVI, 2016). El buen vivir promueve la igualdad, la cohesión social, la inclusión social y la equidad socioespacial para todas las personas y grupos, especialmente para quienes son más vulnerables (SENPLADES, 2013). El derecho a la ciudad se enfoca en el bienestar colectivo de quienes viven en las ciudades en condiciones de igualdad y justicia, participación democrática y redistribución justa de las cargas y beneficios generados por el desarrollo urbano (MIDUVI, 2016). Los derechos de la naturaleza fomentan la sostenibilidad ambiental en los procesos de desarrollo urbano (Asamblea Constituyente de Ecuador 2008; MIDUVI, 2016).

Aunque el progreso en los ámbitos reglamentario e institucional es solo un paso hacia el cambio, la transformación comienza a hacerse realidad.

Varios municipios del país han cambiado la dirección de sus acciones para cumplir con estos principios. Cuenca, Ibarra y Quito, por ejemplo, iniciaron trabajos para rehabilitar y rediseñar espacios públicos para todas las personas (SENPLADES, 2013). Algunos ejemplos son el Circo Social de Cuenca, un parque inclusivo con espacios de juego inclusivos (Acción Social Municipal del Cantón Cuenca); las gestiones de Ibarra para hacer que las instalaciones deportivas públicas sean accesibles para personas mayores y para niñas y niños; y las iniciativas de Quito para incluir juegos infantiles para todas las capacidades (para menores con y sin discapacidad) en el parque La Carolina, el barrio Las Cuadras, el parque Bicentenario y el parque Salomé Reyes (PMSJ, 2019; Últimas Noticias 2019).

El esfuerzo de Ecuador para promover la inclusión proviene de los municipios, pero también de la sociedad civil.

Un ejemplo es el proyecto Tandana, un espacio urbano inclusivo en la ciudad de Quito. Conocer la concepción, la gestión y el uso actual del proyecto es el primer paso para promover, difundir e incluso reproducir esta exitosa iniciativa de inclusión urbana.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

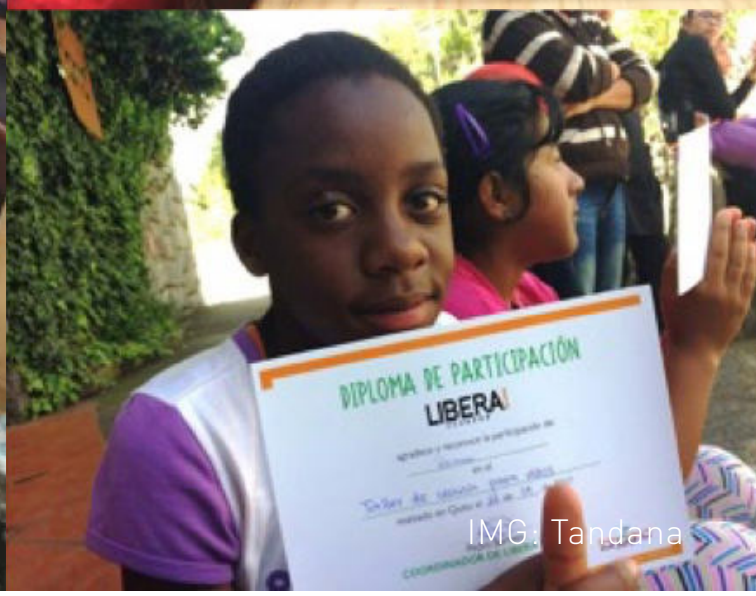
Las siguientes preguntas de investigación procuran explicar el funcionamiento de Tandana como espacio urbano inclusivo de la ciudad:

1. ¿Qué es el proyecto Tandana y cómo se estableció?
2. ¿Cómo funciona el proyecto?
3. ¿Cuál es su papel en la transformación social de Quito en una ciudad más inclusiva?
4. ¿Cuáles son las lecciones aprendidas que podrían ser útiles para otras ciudades de América Latina y el Caribe?

TALLER DE COCINA PARA NIÑOS EN TANDANA

IMG: Tandana

IMG: Tandana



IMG: Tandana

METODOLOGÍA

Selección del caso: El proyecto Tandana es un espacio urbano singular e inclusivo autopromovido que se ubica en el distrito de Guápulo, en la ciudad de Quito. El proyecto es un espacio público urbano apoyado por el municipio de Quito, pero promovido y gestionado por los esfuerzos combinados de la ONG Libera y la comunidad. El proyecto está situado en el Mirador de Guápulo, una zona con condiciones difíciles desde el punto geográfico y social. Geográficamente, el proyecto limita con las empinadas colinas de Quito y su valle oriental. Socialmente, se encuentra en la intersección del barrio histórico y tradicional de Guápulo y el nuevo barrio lujoso de González Suárez. Es en este contexto de convergencia que surge el proyecto Tandana.

Recopilación de los datos: La recopilación de los datos incluyó observaciones de campo y entrevistas semiestructuradas realizadas durante agosto de 2019. Se tomaron notas de campo durante las visitas al sitio y se registraron observaciones del Tandana Fest, Festival de Biomurales. Las observaciones y las experiencias fueron documentadas en un registro. Se entrevistó a los principales representantes y partes interesadas clave de Tandana, que fueron seleccionados a propósito según su conocimiento e interacción con el proyecto. Se procuró una muestra heterogénea de sujetos de estudio mediante la inclusión de integrantes de diferentes grupos de la sociedad que participaron en diferentes fases del proyecto. La mitad de las personas seleccionadas tenían seis meses o menos de experiencia con el proyecto, mientras que la otra mitad estaba involucrada en el proyecto desde sus primeras etapas. Se llevaron a cabo un total de 22 entrevistas a integrantes del personal de Tandana y a personas voluntarias y usuarias. El personal y las personas voluntarias fueron contactados previamente, y las entrevistas fueron programadas por teléfono. Las personas usuarias fueron contactadas en el lugar del proyecto. En el caso de los grupos, las entrevistas se realizaron en persona o por teléfono. Para proteger la confidencialidad de las personas usuarias, que pertenecen a grupos tradicionalmente discriminados en la ciudad, en las siguientes secciones se utilizan seudónimos para hacer referencia a todas ellas.

Análisis de los datos: Las notas de campo y las entrevistas fueron transcritas, extraídas, codificadas y categorizadas con el software Dedoose, de acuerdo con el protocolo de codificación de Miles, Huberman y Saldaña (2014). Una vez que se codificaron los datos, se aplicó una estrategia analítica de comparación de patrones para identificar temas centrales dentro de las respuestas de las personas entrevistadas. Para ello se cotejaron los eventos observados empíricamente con las características urbanas sostenibles e inclusivas predichas teóricamente en las dimensiones espacial y social (Yin, 2014). Esta técnica analítica resultó útil para centrar la atención en ciertos datos y guiar la presentación de las pruebas para llegar a una explicación detallada del caso analizado (Creswell, 2013; Yin, 2014). Finalmente, las notas de campo se usaron para ampliar, desarrollar o corroborar puntos específicos advertidos en las entrevistas en persona.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

1. TANDANA Y EL PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO

“Tandana es una palabra quichua, un idioma ancestral de Ecuador. Significa reunir, unir, proteger a los desprotegidos. Pero la palabra no es exclusivamente para los seres humanos, sino también para otras especies, como los animales y el medioambiente. No discrimina de ninguna manera, y esa es la visión central de este proyecto”.

Pedro Berméo Guarderas, fundador y coordinador

Tandana y el parque Mirador de Guápulo surgieron para compensar la falta de espacio público inclusivo en Quito. La comunidad, con el apoyo de la ONG Libera, ideó un proyecto para sumar al municipio y comenzar a trabajar en conjunto con vistas a lograr tres objetivos principales: rehabilitar el anteriormente abandonado parque Mirador de Guápulo, crear un espacio público inclusivo en el que ninguna persona fuera discriminada, y crear un espacio de confluencia para ciudadanos, ciudadanas y activistas. Aunque el proyecto cuenta con el apoyo del municipio de Quito, fue promovido y gestionado por la ONG Libera y miembros de la comunidad.

La misión del proyecto es promover la protección de todas las vidas sin discriminación, incluidos los animales y los seres humanos, y los derechos ambientales. Con este fin, el proyecto incluye cuatro áreas principales: un restaurante vegano sin fines de lucro, llamado Tandana, un centro cultural, huertos urbanos y el parque Mirador de Guápulo. El restaurante Tandana es la columna vertebral financiera del proyecto, ya que sus ganancias financian la rehabilitación del parque, el desarrollo y el mantenimiento de todos sus elementos. El proyecto fue diseñado como un espacio urbano inclusivo en las dimensiones espacial y social. Espacialmente, ha trabajado de manera progresiva para proporcionar acceso universal a todas las personas usuarias. En la actualidad, el restaurante y el centro cultural son accesibles para las personas de todas las capacidades, mientras que los huertos y el parque aún están en progreso en este aspecto. Socialmente, el proyecto facilita actividades para promover la participación y la integración de todas las personas usuarias, y se le considera un espacio seguro.

2. OPERACIÓN

Estructura de gobernanza: El proyecto Tandana es el resultado de una alianza entre la comunidad de Guápulo, la ONG Libera y el municipio de Quito. Antes del proyecto, el parque era un espacio abandonado en el que eran comunes el consumo de alcohol y las actividades delictivas. La comunidad y la ONG Libera, una organización sin fines de lucro fundada en 2011, compartían la visión de rehabilitar el parque y transformarlo en un espacio urbano inclusivo. A estos efectos, se elaboró una propuesta integral con miras a restaurar el parque, que fue presentada a la ciudad y luego aprobada por el municipio. Tandana y el parque Mirador de Guápulo obtuvieron reconocimiento jurídico en 2015.

Las principales partes interesadas del proyecto incluyen a una persona encargada de la coordinación, ocho miembros del personal y unas 15 o 16 personas voluntarias frecuentes. Pedro Berméo Guarderas, fundador y gerente del proyecto, dirige y supervisa las diferentes operaciones del proyecto y sus cuatro divisiones (el restaurante, el centro cultural, los huertos y el parque inclusivo). Cada área tiene personal y personas voluntarias que ayudan en las tareas y responsabilidades del área. Las personas voluntarias provienen de la comunidad de Guápulo y otras comunidades dentro de la ciudad, y su número varía según su disponibilidad. Aunque existe una clara jerarquía y división de tareas, el proyecto tiene una estructura de gobernanza horizontal y hay una comunicación constante entre todas las partes interesadas.

Finalmente, para contratar nuevo personal, el grupo utiliza un enfoque innovador llamado liberar a un activista o liberación del activismo, que consiste en priorizar nuevas contrataciones de personas voluntarias que se hayan destacado por su trabajo y pasión en temas de activismo como la inclusión, la protección de los animales y el derecho ambiental, entre otros. Este enfoque innovador permite a las personas voluntarias recién contratadas continuar dedicándose y promoviendo su causa, pero ahora con un salario.

“Conciencia, arte, reflexión, gastronomía y recreación, todo en un lugar emblemático y turístico de Quito: el Mirador de Guápulo”.

Tandana

El proyecto trabaja en pro de su misión ejecutando de forma simultánea sus cuatro componentes urbanos, incluidos el restaurante sin fines de lucro, el centro cultural, los huertos urbanos y el parque. Los cuatro elementos están en progreso constante y fueron diseñados para funcionar como espacio urbano inclusivo, tanto en la dimensión espacial como social.

TANDANA, UN RESTAURANTE SIN ÁNIMO DE LUCRO

El restaurante Tandana es el componente que hace posible todos los demás componentes del proyecto. Todos las ganancias del restaurante se reinvierten en actividades acordes al propósito del proyecto, por lo que financia la mayoría de sus intervenciones. En cuanto a las características espaciales del restaurante, fue diseñado y construido con instalaciones para personas de todas las capacidades.

“Con mi familia visitamos el restaurante porque nos dijeron que tenía acceso universal, y nos encantó. No todos los días se puede acudir ir a un restaurante con estas vistas y en silla de ruedas”.

Fernanda, usuaria

Socialmente, Tandana propone una oferta gastronómica vegana, sin productos de origen animal. El restaurante, que tiene una cocina abierta, se ha posicionado como un concepto culinario competitivo que se destaca por un menú innovador acompañado de varios talleres de cocina, charlas y otras oportunidades de aprendizaje para la comunidad. Tandana es un éxito cada vez mayor por integrar la comida vegana en la ciudad. Además, en un esfuerzo por diferenciarse de los sistemas alimentarios y agrícolas industriales, Tandana promueve prácticas responsables desde el punto de vista ecológico y social, como el uso de energía limpia, la producción local, la agricultura orgánica y el comercio justo, entre otras.

“Me contaron sobre un taller de cocina venezolana en Tandana... sinceramente, me sorprendió. Debido a la situación actual de Venezuela, me vi obligado a emigrar de mi país. La situación de mi familia no es fácil; ha sido duro..., pero estoy agradecido por el apoyo que hemos recibido. Sin embargo, el aislamiento es difícil, lo enfrentamos todos los días, y aunque es la menor de nuestras preocupaciones, siempre es una agradable sorpresa cuando la gente está dispuesta no solo a darnos la bienvenida, sino también a celebrar nuestra cultura”.

Luis, usuario

“Tratamos de romper el paradigma de que la gastronomía vegana es prácticamente una ensalada. Intentamos ser inclusivos e innovar tanto como sea posible, y nuestra clientela adora nuestra comida. Hemos ofrecido talleres temáticos de cocina siria, entre otros”.

Renato Paredes, chef de Tandana

CENTRO CULTURAL

Por su parte, el centro cultural es el espacio donde se muestran documentales y se celebran charlas, foros y debates. Espacialmente, fue diseñado y construido con instalaciones para personas de todas las capacidades. Socialmente, todas las actividades organizadas se centran en temas relativos a la inclusión social y los derechos ambientales y de los animales. Algunos de los temas más populares incluyen la naturaleza, los animales, el uso responsable del plástico, los océanos, la ecología, el activismo y la fotografía, entre otros.

Aunque muchas de las actividades que se realizan en el centro cultural son organizadas por Tandana y la ONG Libera, el centro está abierto al público y se ha convertido en una plataforma que sirve de micrófono abierto para toda la comunidad.

“Descubrí Tandana porque una amiga me invitó a un taller sobre los derechos de las mujeres. Como mujer, me siento incómoda cuando me doy cuenta de que me miran fijamente de manera innecesaria o cuando recibo comentarios innecesarios sobre mi apariencia en la vida cotidiana... Conocer a otras mujeres víctimas de acoso sexual por fin me hizo sentir comprendida. Me sentí cómoda, fue tan agradable... Incluso aprendí sobre canales de apoyo que antes no conocía”.

Laura, usuaria

“El centro cultural se ha convertido en un punto donde convergen las perspectivas, las opiniones y las preocupaciones de la ciudadanía. Uno de nuestros últimos talleres se centró en la importancia de cuidar nuestros océanos. Proyectamos un documental y seguimos con una discusión para reflexionar sobre las lecciones aprendidas y los próximos pasos. Tuvimos un gran público”.

Sofía Torres, integrante del personal

HUERTOS URBANOS

Otro componente del proyecto son cinco huertos urbanos ubicados en el parque Mirador de Guápulo. Espacialmente, las instalaciones de los huertos urbanos aún no son del todo accesibles para las personas de todas las capacidades, pero se está trabajando para lograrlo. Socialmente, este componente crea la oportunidad de utilizar este espacio público de la ciudad para algo más que ofrecer áreas verdes de ocio. Estos huertos sirven como una plataforma donde diferentes grupos de la sociedad (como personas del lugar e inmigrantes de diferentes edades, antecedentes culturales, discapacidades, identidades de género y orientaciones sexuales) pueden trabajar juntos en un ambiente de respeto mutuo. El proyecto lleva a cabo diferentes talleres y programas de capacitación para que la comunidad pueda participar. A través de actividades guiadas, los huertos urbanos promueven la interacción y, por lo tanto, la inclusión, más allá de los modelos convencionales.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LOS HUERTOS URBANOS DE TANDANA

IMG: Tandana

IMG: Tandana

“Tengo poca visión, así que mis oportunidades de recreación en la ciudad son pocas... Disfruto especialmente de las actividades prácticas,... así que asistí a un taller sobre permacultura... Quería aprender a construir mi propio huerto en casa. Disfruté mucho la tarea; no pude ir tan a menudo como quería debido a problemas personales, pero me encantaría volver a participar en actividades similares”.

Sergio, usuario

Los huertos urbanos también tienen como objetivo abordar la desconexión en la sociedad actual entre personas que no se dedican a la producción de alimentos y la devaluación comúnmente normalizada de los agricultores y las agricultoras. Con ese fin, los huertos urbanos, que son de uso público y abiertos a toda la ciudadanía, promueven un espacio para experimentar y adentrarse en las prácticas agrícolas a través de la siembra y la cosecha de diferentes cultivos. Además, ConQuito, un organismo del gobierno municipal, apoya esta iniciativa con capacitación y asesoramiento para las actividades del proyecto. Aunque los huertos urbanos no intentan satisfacer por completo las necesidades del restaurante, contribuyen como una plataforma para reflexionar sobre las prácticas ecoagrícolas y el valor de la autonomía alimentaria.

"Los huertos... me gustan. La gente es respetuosa y atenta, está interesada en aprender sobre agricultura. Les enseño nuestras prácticas, nos reímos, así como así; es agradable".

María (mujer indígena), usuaria

"La interacción con los huertos urbanos me ayudó a encontrar un equilibrio entre mi vida y el medioambiente. Poner las manos en el suelo, aprender más sobre las plantas, sus diferentes propiedades, los diferentes tipos de semillas... todo me ha aportado mucho. Aunque mi carrera y mi trabajo han estado relacionados con la informática y la tecnología, siempre me ha gustado encontrar un equilibrio manteniéndome en contacto con la naturaleza. Y el parque Mirador de Guápulo me ha proporcionado el espacio para hacerlo posible".

Daniel, usuario

→ **CENTRO CULTURAL DE TANDANA (IZQUIERDA) Y JARDINES URBANOS (DERECHA)**

IMG: Tandana

IMG: Tandana

EL PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO

Socialmente, una de las principales intervenciones del parque es la rehabilitación del parque anteriormente abandonado a través de la exploración del arte urbano y la apropiación comunitaria del espacio público. El proyecto comenzó por transformar paredes abandonadas y con graffitis en murales artísticos sobre temas culturales y ambientales. Todos los murales fueron pintados por artistas locales e internacionales que promueven la protección de los animales y la conservación del medioambiente a través de diferentes expresiones artísticas. Según integrantes de la comunidad, los murales artísticos han hecho del parque una plataforma para la interacción y, por lo tanto, la mediación entre artistas, activistas y residentes.

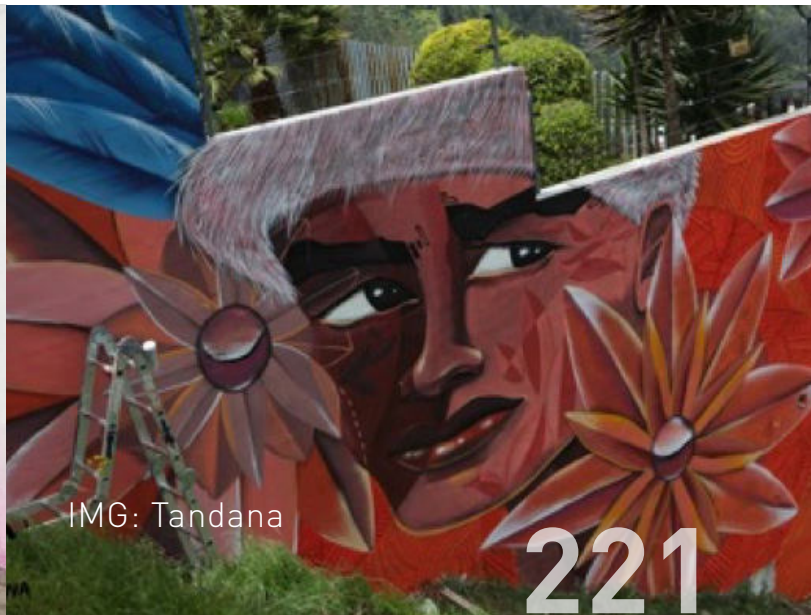
"Aunque me considero un activista, como representante de un grupo racial minoritario, lucho por encontrar espacios donde no sienta la necesidad de explicar la discriminación que mi familia y yo vivimos. Ver los murales del parque mientras paso por el vecindario tiene el efecto contrario en mí: me recuerda que esta también es mi ciudad, me siento representado, siento que pertenezco a este lugar".

Víctor, usuario

En términos espaciales, el parque cuenta con juegos infantiles fabricados con materiales reciclados, y hay planes de construir un parque infantil para todas las capacidades (lo que depende del apoyo financiero del municipio). También hay un parque canino para promover los derechos de las mascotas a hacer ejercicio y socializar. Además, tanto integrantes de la comunidad como la ONG Libera han promovido la participación del municipio para instalar una estación de bicicletas compartidas en el parque, junto con un puesto para una biblioteca pública municipal.

ARTISTA MONA CARÓN EN EL TANDANA FEST 2019 (IZQUIERDA), Y ARTE URBANO EN EL PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO (DERECHA)

IMG: Tandana



IMG: Tandana

INTERACCIÓN CON LA COMUNIDAD EN EL PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO (IZQUIERDA), Y PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO (DERECHA)

IMG: Vanessa Guerra

IMG: Vanessa Guerra

Los cuatro proyectos en curso demuestran que estas intervenciones revitalizaron el espacio al convertirlo en una alternativa inclusiva para diferentes opciones de interacción social, ocio, recreación, expresión artística, sentido de pertenencia y empoderamiento, entre otras. Con esto, según la Agencia Pública de Noticias (2017), los delitos y el consumo de alcohol en el parque han disminuido de manera gradual y significativa.

"Con respecto al parque, me gusta que la comunidad se haya apoderado por completo del espacio, el parque canino, los murales, los juegos infantiles... Parece que ese parque finalmente pertenece a alguien. Solía estar vacío; la gente antes iba a tomar por la noche... Es interesante ver cómo la interacción con la comunidad logró hacer todo esto. También me gustan sus bibliotecas públicas con libros donados. El proyecto contribuye a la ciudad en muchos sentidos, hay cultura, inclusión, naturaleza, gastronomía...".

Sandra, usuaria

"Me di cuenta de que dejamos de asistir a eventos culturales porque mi madre ahora está en silla de ruedas... Lo echa mucho de menos, pero acceder a los lugares es difícil... Me puse tan contenta cuando mi hermana me dijo que podíamos ir a Tandana... Nos encantó, y no está muy lejos de casa".

Isabel, usuaria

EL PAPEL DEL GOBIERNO LOCAL

Tandana y el parque Mirador de Guápulo surgieron como un proyecto autopromovido y autogestionado. La comunidad de Guápulo y la ONG Libera elaboraron un proyecto y lo presentaron al municipio de Quito. Tras analizar varias alternativas, y debido al enorme apoyo de la comunidad que tenía el proyecto, el municipio de Quito decidió otorgar el espacio al proyecto Tandana. Aunque el municipio aprobó el proyecto y su ejecución en 2015, no financia sus actividades. El acuerdo firmado consistió en dos contratos.

El primero fue un contrato de arrendamiento por el cual Tandana pagaría una renta mensual por el derecho a usar como restaurante un pequeño edificio al lado del parque.

Antes del proyecto, ese pequeño edificio había sido abandonado durante cuatro años. El espacio del restaurante tenía goteras, agujeros y basura. El contrato de arrendamiento establecía que Tandana sería el único responsable de rehabilitar el área. Vale la pena señalar que el espacio para el edificio se había asignado tradicionalmente en calidad de *comodato*, un término legal utilizado para prestar espacios públicos a una entidad privada. Sin embargo, en este caso, el municipio propuso un contrato de arrendamiento. Hoy, el antiguo edificio abandonado se ha convertido en Tandana, y no solo el restaurante está en pleno funcionamiento, sino que también es una referencia para la zona de Guápulo.

El segundo contrato consistió en un acuerdo de cooperación por el cual Tandana acordó rehabilitar y mantener los espacios del parque, mientras que el municipio decidió otorgar permisos para permitir las intervenciones y actividades que se habían planeado en el proyecto. El parque, al igual que el edificio donde se instaló el restaurante, era un lugar de consumo de alcohol y actividades delictivas. En la actualidad, el parque está rehabilitado y la comunidad hace uso frecuente del espacio. De acuerdo con la Agencia Pública de Noticias (2017), después de cuatro años de actividades culturales, sociales y recreativas de Tandana, la delincuencia ha disminuido de manera gradual y el parque recibe actualmente entre 400 y 500 visitantes por día.

SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

El proyecto comenzó con capital inicial que ayudó a cubrir los primeros gastos del proyecto. Este capital inicial incluía fondos de un préstamo bancario y de una campaña de financiación colectiva (crowdfunding). Esta campaña se llevó a cabo a principios de 2016 en Quito. Se solicitaron donaciones a la comunidad con el compromiso de utilizar los fondos recaudados para el desarrollo del proyecto. El préstamo bancario y la campaña de financiación colectiva lograron reunir suficiente capital inicial para comenzar el proyecto.

En la actualidad, el proyecto cubre sus propios gastos y es financieramente sostenible.

Todos los ingresos del restaurante se reinvierten en acciones para apoyar los propósitos del proyecto, como rehabilitar el parque, desarrollar actividades en el centro comunitario y plantar huertos urbanos, entre otros. Como apoyo adicional, la fundación tiene otras dos fuentes de ingresos. Se presenta continuamente a programas de capital inicial semilla y subvenciones de organizaciones internacionales, como LUSH. También recibe donaciones de instituciones internacionales que comparten valores y objetivos similares a los del proyecto del parque Mirador de Guápulo.

PUESTOS INCLUSIVOS DE COMERCIO JUSTO DE TANDANA

IMG: Tandana

IMG: Tandana

ALIANZAS ESTRATÉGICAS

Una línea de acción importante del proyecto es buscar colaboraciones, o servir como plataforma de colaboración, para trabajar con entidades que tienen objetivos relacionados o iguales. El proyecto colabora con diferentes grupos de la sociedad y cuenta con su apoyo. Entre estos se destacan integrantes de la comunidad y personas dedicadas a la producción, la agricultura y el reciclado local, entidades gubernamentales locales y nacionales como ConQuito (un organismo municipal que promueve los huertos urbanos) y el Ministerio del Ambiente de Ecuador. Además han colaborado instituciones académicas, como la Escuela de Antropología Visual de la Universidad Libre de Berlín de Alemania (que prestó apoyo académico y financiero al último Tandana Fest). Algunos grupos sin fines de lucro y de la sociedad civil como Huertomanías y HIAS (organizaciones sin fines de lucro que trabajan en la inclusión de personas con discapacidad o trastornos mentales y personas refugiadas, respectivamente) también son colaboradores importantes.

“Me gustó asistir al Tandana Fest. Tenían puestos con productos hechos por personas con esquizofrenia, dulces elaborados por personas refugiadas de Oriente Medio y artesanías creadas por inmigrantes de Venezuela. Fue increíble”.

Renata, usuaria

También han colaborado ReciVeci, un proyecto dedicado a incrementar y potenciar la labor del reciclaje de base en Ecuador; Foodsharing, un proyecto para reducir el desperdicio de alimentos en Quito; el Movimiento Animalista Nacional, un grupo que abarca a varios grupos animalistas que colaboraron con la elaboración de la Ley Orgánica de Bienestar Animal (LOBA); La Incre, una agencia de publicidad con un enfoque de responsabilidad social que hace trabajo publicitario sobre protección ambiental y animal, y sobre los derechos de las personas más vulnerables; Surkuna, que se especializa en la defensa de los derechos humanos, especialmente de las mujeres, y lucha por una sociedad libre de discriminación y violencia; y muchas otras entidades e instituciones.

Es importante resaltar que la filosofía, la misión y la visión del proyecto Tandana y el parque Mirador de Guápulo no siempre coinciden plenamente con los de sus organizaciones aliadas. Sin embargo, las alianzas se centran en posibles colaboraciones en situaciones problematicas con objetivos compatidos.

3. EL PAPEL DE TANDANA Y EL PARQUE MIRADOR DE GUÁPULO PARA LOGRAR UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA

INCLUSIÓN SOCIAL DE GRUPOS HISTÓRICAMENTE SEGREGADOS

Las intervenciones de Tandana y el parque Mirador de Guápulo han contribuido notoriamente a una ciudad más sostenible e inclusiva. En la siguiente sección se presentan algunos de los aspectos que el proyecto ha promovido con sus diferentes intervenciones.

INCLUSIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA

Para abordar la exclusión que genera la infraestructura, el diseño del proyecto incorpora principios del diseño universal. Esto consiste en garantizar el acceso a personas usuarias de todas las edades y capacidades sin la necesidad de adaptación o diseño especializado. En la actualidad, el restaurante y el centro comunitario son instalaciones para personas de todas las capacidades. La comunidad y la ONG Libera trabajan para asociarse con el municipio de Quito y extender este concepto a los huertos urbanos y al parque (incluido los juegos infantiles).

INCLUSIÓN DE PERSONAS REFUGIADAS Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD COGNITIVA

El proyecto promueve activamente actividades para alentar la participación de personas refugiadas y personas con discapacidad cognitiva. Por ejemplo, promueve puestos de comercio justo en el parque cuyos vendedores son personas refugiadas y personas con discapacidad cognitiva. Se invita a participar en las ferias a jefas o jefes de familia que han tenido dificultades para conseguir trabajo y, por lo tanto, lograr su desarrollo económico, debido a las prácticas discriminatorias de contratación. Se contacta a las personas a través de Huertomanías, HIAS y otras organizaciones sin fines de lucro con objetivos similares. Quienes participan en estas ferias tienen la oportunidad de publicitar y vender sus productos e incluso crear alianzas con la cocina de Tandana. Otra iniciativa de inclusión consiste en la promoción en Tandana de recetas sirias y venezolanas, las nacionalidades de la mayoría de las personas refugiadas en el país. Además, el personal de la ONG Libera siempre incluye a empleadas y empleados en situación de movilidad humana.

“Tener un trastorno mental es difícil no solo por el aspecto médico, sino también por el aislamiento que uno se ve obligado a enfrentar en la ciudad. Tenemos muy pocas oportunidades para acceder al empleo y relacionarnos con otras personas aparte de nuestras familias. Tandana nos recibió con entusiasmo y nos brindó un espacio para vender nuestros productos de manera segura. Me encanta la experiencia y es buena para mí; el dinero que gano me permite obtener cosas que antes no podía obtener”.

Jorge, usuario

“Conocer a personas que están dispuestas a trabajar con personas que tienen problemas mentales graves, como la esquizofrenia, siempre es una sorpresa agradable. Nuestro trabajo se centra en la inclusión de toda la sociedad, pero principalmente en el reconocimiento de los estereotipos preestablecidos que promueven la discriminación en la sociedad. Desde nuestra primera interacción con Tandana, era evidente su interés en aceptar las diferencias e incluir a todas las personas. Nuestra interacción con Tandana siempre ha sido fácil, amigable y orgánica”.

Aimeé Dubois, directora de la ONG Huertomanías

INCLUSIÓN DE MINORÍAS ÉTNICAS, MINORÍAS DE GÉNERO Y MINORÍAS DE IDENTIDAD SEXUAL Y DE GÉNERO

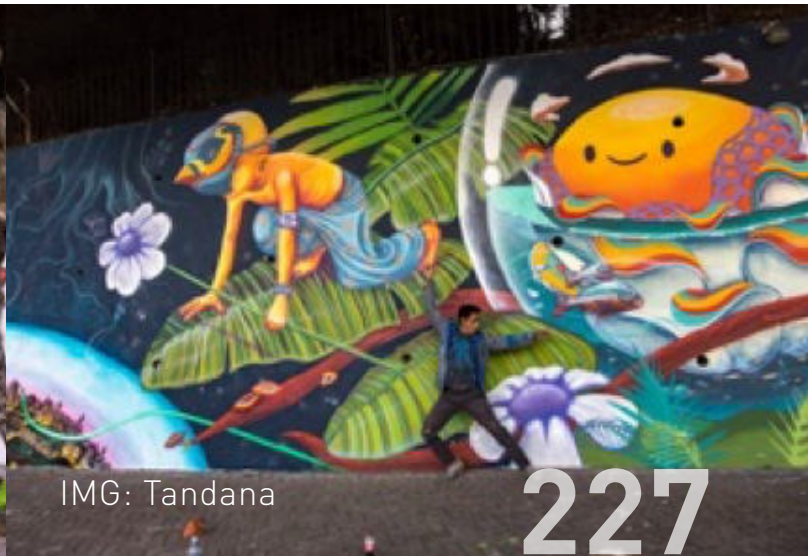
El proyecto utiliza el arte y la cultura como forma de difundir diferentes tipos de derechos y diversas formas de inclusión. Para promover la integración de las minorías étnicas de Ecuador, algunos de los murales artísticos del parque Mirador de Guápulo celebran la existencia de etnias indígenas y shuar en el país, como símbolo de afirmación social. Estas iniciativas han alentado a determinadas minorías a hacer uso del espacio. Además, el centro cultural a menudo promueve charlas, foros y eventos donde diferentes grupos de la sociedad se reúnen para discutir temas como la igualdad de género, las ciudades que tienen en cuenta las necesidades de las mujeres, entre otros. Finalmente, la infraestructura de Tandana incluye baños no binarios para evitar la discriminación de identidades sexuales y de género minoritarias.

“Personalmente... la primera vez que visité este lugar fue por curiosidad, pero una vez que entré, sentí que me incluía..., que me animaba a participar. Es un lugar donde puedo ser la persona que soy sin que se me juzgue, lo cual no es muy común en mi realidad, entonces es un alivio”.

Juan (integrante de grupo LGBT), usuario

ARTISTAS MUTANTE (IZQUIERD) Y KST (DERECHA) EN EL TANDANA FEST 2019

IMG: Tandana



IMG: Tandana

PROTECCIÓN ANIMAL Y AMBIENTAL

Aunque todas las actividades del proyecto se centran en promover la protección animal y ambiental, hay algunas iniciativas específicas que refuerzan siempre la misión del proyecto. Una de ellas es el Tandana Fest.

Tandana Fest tiene como objetivo proporcionar un espacio para el diálogo sobre el medioambiente y reducir la brecha entre la sociedad, las causas ambientales, la producción de conocimiento y la acción. El festival procura rehabilitar espacios públicos a través de la promoción del arte y la interacción social entre *artivistas*, la sociedad civil, la ciencia y otros. Las dos ediciones de este festival se llevaron a cabo en el parque Mirador de Guápulo en Quito, así como en comunidades de la Amazonía ecuatoriana (en un pueblo ubicado en Puyo y en una comunidad quichua de Pompeya (Parque Nacional Yasuni)).

El festival consiste en talleres, charlas, intervenciones artísticas y puestos de comercio justo. Los talleres y debates promueven el diálogo y el intercambio cultural entre sus diferentes participantes. Las intervenciones artísticas, por otro lado, consisten en crear murales que sean reflejo de la memoria colectiva en el espacio público. Los murales y pinturas están a cargo de artistas locales e internacionales, como Kst, Mutante, Sowith, Fai, Mona Caron y Louis Masai, un artista comprometido a representar la pérdida de biodiversidad mundial. Algunos de los temas que generalmente se destacan a lo largo de los festivales son la conservación de especies animales, los derechos ambientales, los problemas del extractivismo y el desplazamiento en Ecuador.

“En un momento de gran presión ambiental, negligencia política y urgencia de la acción humana, Tandana Fest es una propuesta innovadora que promueve el diálogo interciudadano, la libre expresión y, lo más importante, el sentido de pertenencia. Las prácticas actuales relativas al espacio público tienen estructuras elitistas. Uno de los objetivos de estos festivales es crear conciencia y mitigar el elitismo y la represión cultural actual”.

Diana Troya, voluntaria

INSTALACIONES CONSTRUIDAS CON MATERIALES RECICLABLES

IMG: Tandana

PROMOCIÓN DE PRÁCTICAS ECOLÓGICAMENTE SOSTENIBLES

Además de todas las diferentes actividades que promueve el proyecto, el proyecto en sí es un ejemplo de sostenibilidad ambiental. Una de sus principales prácticas es la filosofía de cocina de Tandana de no usar hidrocarburos y trabajar solo con artefactos eléctricos. Asimismo, una vez que el proyecto alcance su objetivo financiero, Tandana planea instalar paneles solares en todas sus instalaciones para autogenerar toda su energía. Además de la energía limpia, la infraestructura de Tandana está edificada con materiales reciclados: el techo del centro cultural está construido de envases y palés; las sillas del restaurante fueron fabricadas con metal de desecho; las macetas, de caucho reciclado; los vasos y las lámparas, de botellas recicladas; y la lista sigue. Asimismo, el proyecto separa y clasifica sus residuos. Los desechos orgánicos se compostan y se entregan a una entidad proveedora de la zona, los plásticos se reciclan y los plásticos reutilizables se entregan a recolectores locales de desechos.

"Tandana está totalmente comprometida a reducir su huella ecológica tanto como sea posible... En eso realmente puedes ver que el proyecto practica lo que predica".

Cristina Carrera, integrante del personal

PRÁCTICAS AGROECOLÓGICAS Y COMERCIO JUSTO

Con el fin de diferenciarse de los sistemas alimentarios y agrícolas industriales, los proyectos promueven prácticas agroecológicas y de comercio justo. Tandana se abastece de productos locales, ecológicos, orgánicos y socialmente responsables. En su mayor parte, el proyecto es abastecido por pequeñas granjas o proveedores que comparten la filosofía del proyecto, como Camari, una ONG que promueve el comercio justo y la agricultura orgánica. Tandana trabaja con granjas pequeñas que ofrecen productos de excelente calidad.

"No somos parte de la industria alimentaria que trata de mantener una cadena de producción solo por motivos económicos. Creemos en la producción responsable de productos para una alimentación adecuada y saludable. También tratamos de promover el consumo responsable de nuestros productos ancestrales que han quedado en el olvido. Por ejemplo, el chaqui misqui tiene muchos beneficios y siempre ha sido típico de América, pero su consumo ha disminuido por completo con el tiempo".

Ximena Porras, proveedora

4. POSIBILIDADES DE REPRODUCIR EL PROYECTO EN CIUDADES DE ALC

Tras enfrentar muchos desafíos y lograr muchos éxitos, el proyecto ha adquirido gran experiencia durante estos años. La siguiente sección resume las lecciones aprendidas durante su implementación y gestión, y el potencial para reproducir iniciativas similares en diferentes contextos de América Latina y el Caribe.

La lección más importante es que, como primer paso, es esencial consolidar una organización comunitaria comprometida con un proyecto claro. Una organización comunitaria consolidada facilitará la creación de un proyecto con una estructura definida, una visión transparente, pautas claras y todas las demás características requeridas, como la viabilidad, el apoyo financiero para las etapas iniciales y la sostenibilidad a largo plazo. Tener una propuesta integral en un documento escrito es una herramienta valiosa cuando se busca financiación, patrocinios o colaboración.

Como segundo paso, es fundamental formar asociaciones con instituciones que tengan los recursos y la capacidad de gestión para desarrollar proyectos de infraestructura en la ciudad.

Tercero, es esencial colaborar, apoyar y recibir el apoyo de organizaciones hermanas con objetivos similares. También es importante buscar constantemente convergencias: abrirse a las luchas de otros colectivos y trabajar en equipo. Es esta colaboración lo que permitirá que los diversos proyectos unan fuerzas y optimicen los esfuerzos por causas similares. Sin embargo, al elegir alianzas estratégicas, es de suma importancia asegurarse de que la filosofía del proyecto no se vea comprometida.

Cuarto, es fundamental reunir comentarios de las personas usuarias sobre su experiencia con el proyecto. El éxito del proyecto debe evaluarse periódicamente para incorporar opiniones de las diferentes personas usuarias con respecto al nivel de participación, diversidad e inclusión.

Además, es importante mantener el compromiso, la paciencia y la flexibilidad. La consolidación de este tipo de iniciativas requiere mucho tiempo, trabajo, investigación, constancia y flexibilidad. Es esencial mantener la visión del proyecto adaptándose a las diferentes condiciones del contexto. También es imperativo tener humildad y abrirse a escuchar sugerencias, críticas y aprender de los comentarios de la gente. Finalmente, es decisivo sistematizar este tipo de proyectos, hacer un registro de las lecciones y ampliar las visiones. Aunque este tipo de proyectos se aprende haciendo, no es necesario comenzar desde cero.

“Hemos aprendido mucho del trabajo que hemos realizado, y es importante crear una base de datos para promover, difundir y utilizar este conocimiento”.

Diana Troya, voluntaria

CONCLUSIÓN

Esta investigación ha tomado el proyecto Tandana como estudio de caso para mostrar un ejemplo exitoso de espacio urbano inclusivo en la transformación de Quito en una ciudad más sostenible e inclusiva.

El estudio de caso presentado en este capítulo es un proyecto que ha demostrado ser inclusivo tanto en sus características espaciales como sociales. Es probable que la expansión de este tipo de iniciativas impulse la cohesión social y, por lo tanto, reduzca la violencia hacia los grupos minoritarios que históricamente han sido discriminados y segregados.

Además, esta investigación reconoce que Tandana, una iniciativa autopromovida, se ajusta a los principios de inclusión social y protección de los animales y el medioambiente, y a los principios promovidos en los marcos regulatorios de Ecuador: el buen vivir, el derecho a la ciudad y los derechos de la naturaleza.

Finalmente, esta investigación concluye destacando el papel del proyecto en la ruptura de paradigmas históricamente preestablecidos y en la socialización de problemas y preocupaciones de la sociedad civil.

Por un lado, el proyecto rompe con la idea común de que los espacios públicos consisten exclusivamente en espacios abiertos con áreas verdes y canchas de fútbol. Tandana y el parque Guápulo han demostrado que muchos otros componentes urbanos promueven de manera eficiente la recreación, la interacción, la inclusión y el compromiso de las diferentes personas de la sociedad. Por otro lado, el proyecto es una propuesta innovadora para el desarrollo y la gestión de la infraestructura de la ciudad, ya que surgió como una iniciativa de la comunidad que logró el apoyo de organizaciones sin fines de lucro y gobiernos locales y nacionales. Finalmente, el proyecto es un ejemplo exitoso de la contribución potencial que los diferentes elementos urbanos, y por lo tanto, la estructura de la ciudad, pueden hacer para visibilizar y socializar los problemas y preocupaciones de la sociedad civil.

“Formar parte del proyecto y conocer a todas las personas allí ha influido positivamente en mi vida. Me ha ayudado a aprender mucho sobre muchas cosas, en especial sobre los temas en los que siempre he estado interesado, pero poco involucrado, como la protección de los derechos de los animales, los derechos de la naturaleza, la inclusión social, la conciencia ecológica. Podría decir que mi interacción con el proyecto me ha ayudado a ser más coherente con mis creencias”.

Daniel, usuario

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos especialmente a Carolina Monar, integrante del proyecto Tandana, por la ayuda que brindó proporcionando información y coordinando entrevistas. El equipo también agradece al personal y a las personas voluntarias, colaboradoras y usuarias de Tandana por el tiempo y la información que ofrecieron durante las entrevistas.

Innovación para Ciudades Inclusivas

1. **Las ciudades necesitan una estructura de gobernanza sólida y un mecanismo de financiación bien definido para poder apoyar la innovación proactivamente.**
2. **La creación de espacios inclusivos estimula la innovación en los diseños urbanos y las expresiones artísticas urbanas.**
3. **Los jardines urbanos ayudan a integrar a la sociedad y a educarla acerca del valor y del disfrute de vivir en ciudades inclusivas.**

REFERENCIAS

Acción Social Municipal del Cantón Cuenca. "Parque inclusivo Circo Social." Acción Social Municipal. http://www.asm.gob.ec/content/parque-inclusivo-circo-social.

Agencia Pública de Noticias de Quito. 2017. "La activación social gracias al recuperado Mirador de Guápulo". 21 de abril. http://www.prensa.quito.gob.ec/m/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=25292&umt=La%20activaci%F3n%20social%20gracias%20al%20recuperado%20Mirador%20de%20Gu%E1pulo.

Asamblea Constituyente Ecuador. 2008. Constitución de la República del Ecuador 2008. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.

Avritzer, Leonardo. 2009. Democracy and the Public Space in Latin America. Princeton University Press.

Banco Mundial. 2018. Ecuador - Systematic Country Diagnostic (English). Washington, DC: Grupo Banco Mundial. http://documents.worldbank.org/curated/en/835601530818848154/Ecuador-Systematic-Country-Diagnostic

Botello-Peñaloza, Hector Alberto e Isaac Guerrero-Rincón. 2018. "Incidencia de la violencia física en la población LGBT en Ecuador." Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas 18 (35): 129-138.

Camacho, Gloria. 2014. La violencia de género contra las mujeres en el Ecuador: Análisis de los resultados de la Encuesta Nacional sobre Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres. Quito: Consejo Nacional para la Igualdad de Género.

Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin y Andrew M. Stone. 1992. Public Space. Nueva York: Cambridge University Press.

Coronado, Francisco. 2019. "Measuring the Sustainability of Latin American Capital Cities". World Journal of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development 15 (3): 197-211.

Creswell, John W. 2013. Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. SAGE Publications. https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=EbogAQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=creswell+mixed+methods&ots=cbaKsVQtFb&sig=Z8omA9pn0S1XPf7-jZaAjBN1H50

Dubois, Aimée. 2019. "Mi amor por la locura," TEDxQuito. https://www.ted.com/talks/aimee_dubois_mi_amor_por_la_locura

Gehl, Jan. 2011. Life Between Buildings: Using Public Space. Washington: Island Press.

Hyunji, Lee. 2018. "Quantifying Public Spaces for Better Quality of Urban Assets". World Bank Blogs: Sustainable Cities. Fecha de la consulta: 1 de septiembre de 2019. https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/quantifying-public-spaces-better-quality-urban-assets.

Madanipour, Ali. 2016. "Social Exclusion and Space." En The City Reader, editado por Richard T. LeGates and Frederic Stout, 237–245. Nueva York: Routledge.

Mean, Melissa and Charlie Tims. 2005. People Make Places: Growing the Public Life of Cities. Londres: DEMOS.

MIDUVI. 2015. Informe Nacional del Ecuador: Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible Habitat III. http://habitat3.org/wp-content/uploads/National-Report-Ecuador-spanish.pdf

MIDUVI. 2016. Posición Nacional del Ecuador frente a la Nueva Agenda Urbana. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Miles, Matthew B., A. Michael Huberman y Johnny Saldaña. 2014. Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook. Thousand Oaks, Califorinia: SAGE.

Mitchell, Don. 2003. The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space. Nueva York: The Guilford Press.

Naciones Unidas. 2015. Habitat Issue Papers: 11 - Public Space. Nueva York: ONU-Hábitat. 31 de mayo. http://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat-III-Issue-Paper-11_Public-Space-2.0.compressed.pdf.

Nielsen, Tom (2019). The Making of Democratic Urban Public Space in Denmark. En Aelbrecht, Patricia & Stevens, Quentin Editor (Ed.), Public Space Design and Social Cohesion (pp. 37-56)

Nyakairu, Jane, Sally Kuria y Salome Mbogori. 2013. Annual Report 2012. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).

ONU-Hábitat. 2015. Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat). https://www.localizingthesdgs.org/library/82/Global-Public-Space-Toolkit--From-Global-Principles-to-Local-Policies-and-Practice.pdf.

ONU-Hábitat. 2019. Directrices internacionales sobre planificación urbana y territorial. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat). https://www.coruna.gal/descarga/1453649254509/Directrices_Internacionales-Planificacion-Urbana-y-Territorial_NNUU.pdf

Patronato Municipal San José. 2019. "La Alcaldía de Quito inaugurará dos nuevos parques inclusivos para personas con discapacidad". Patronato Municipal San José. 29 de abril. https://www.patronato.quito.gob.ec/noticias/662-la-alcaldia-de-quito-inaugurara-dos-nuevos-parques-inclusivos-para-personas-con-discapacidad.html

Ripoll, Santiago y Lizbeth Navas-Alemán. 2018. "Xenofobia y discriminación hacia refugiados y migrantes venezolanos en Ecuador y lecciones aprendidas para la promoción de la inclusión social". Social Science in Humanitarian Action, noviembre. https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/20.500.12413/14130/Informe_XD_e_inclusion_social_en_Ecuador_Dec_2018_es.pdf?sequence=153&isAllowed=y

SENPLADES. 2013. Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - SENPLADES.

Tandana / Fundación Libera Ecuador. 2019. Tandana: el restaurante activista. Fecha de la consulta: 1 de septiembre de 2019. https://tandanaecuador.com.

Últimas Noticias. 2019. "El segundo parque inclusivo se inauguró en el sur de Quito". Diario Últimas Noticias. 4 de febrero. https://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/parque-inclusivo-inauguracion-quito-ninos.html.

Villacís, Byron, and Daniela Carrillo. 2012. "País atrevido: La nueva cara sociodemográfica del Ecuador". Edición especial revista Analitika. Quito, Ecuador: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

Yin, Robert K. 2014. Case Study Research: Design and Methods. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc. https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=OgyqBAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT243&dq=use+study+research+yin&ots=FaN1gdj45i&sig=EMc6lWrXmburXS1-mI3XSvyxfiY

TECNOLOGÍAS Y APLICACIONES PARA CELULARES QUE PROMUEVEN LA INCLUSIÓN

Mariana Pinzon-Caicedo
Suzanne Duryea

Tanto la tecnología como el acceso a Internet se han vuelto más asequibles a medida que han bajado los precios de los componentes tecnológicos gracias a avances en la fabricación y la regulación. El uso de Internet y la penetración del teléfono celular han aumentado notablemente en los últimos años. Mientras que en 2000 un promedio de poco más del 4% de la población de ALC usaba Internet, en 2017 esa cifra había aumentado al 58%.[58] La penetración de los teléfonos inteligentes ha registrado una tendencia ascendente similar. En 2012, menos del 15% de la población de la región tenía un teléfono inteligente; para 2017, ese número había crecido a más del 60% (GSMA Intelligence 2016, 2018). Dado que los mayores incrementos se han producido en los últimos años, es razonable esperar que la penetración continúe en aumento.

Este fenómeno tecnológico ha permitido a los programas sociales innovar para llegar a su población objetivo. Por ejemplo, los servicios de mensajes cortos (SMS) ahora son una forma común de compartir información y promover comportamientos deseables, medidos a través de diferentes indicadores, como resultados educativos, observación de los tratamientos por parte de los pacientes, cumplimiento del calendario de vacunación infantil y probabilidad de votar. En ALC, como en otras partes del mundo, estas sencillas intervenciones basadas en información han convertido el teléfono celular en un instrumento rentable para promover cambios de comportamiento.[59]

58. El promedio de ALC se calculó como la media no ponderada de los promedios nacionales, según datos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones obtenidos en https://www.itu.int (acceso: Agosto 2019).

59. Véanse ejemplos de Perú, Chile y Brasil en Beuermann et al. (2019), Berlinski et al. (2016) y Cunha et al. (2018), respectivamente.

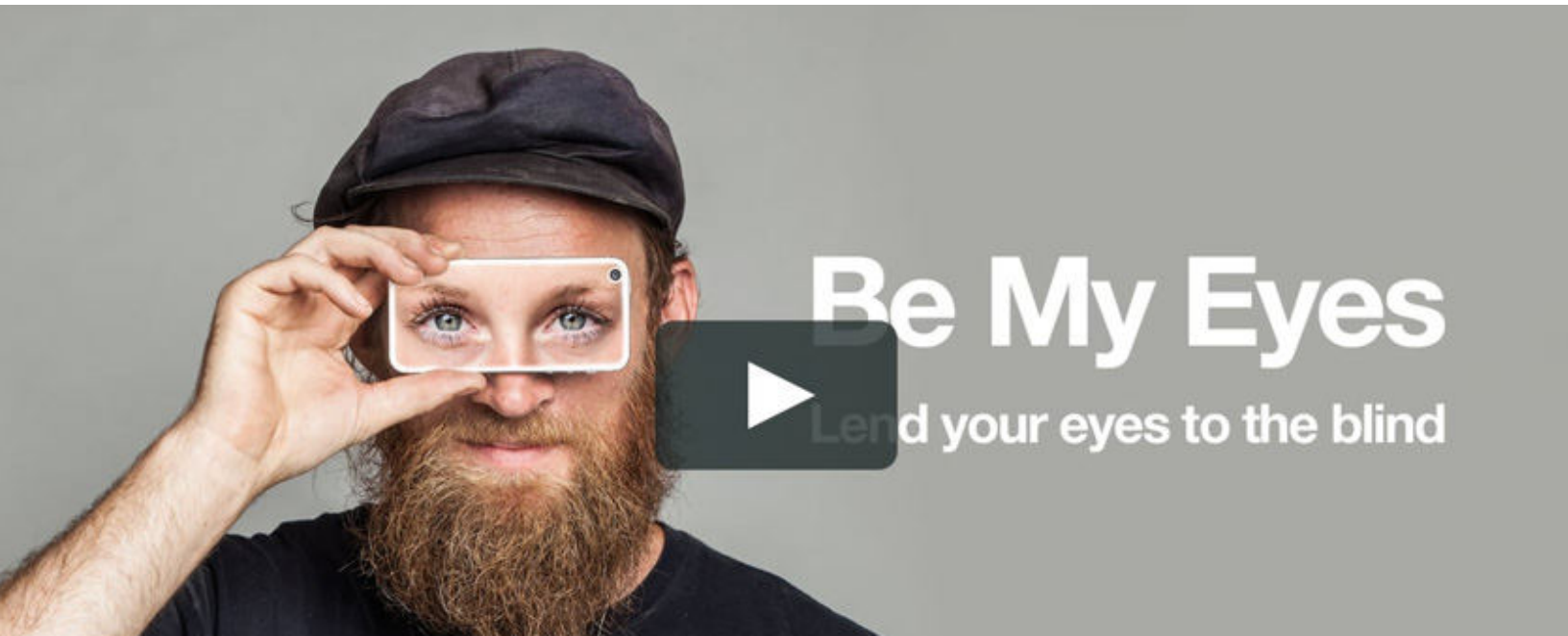
Para las personas con discapacidad, que constituyen el 13% de la población en ALC (CEPAL 2016), cualquier tecnología que contribuya a la comunicación y el acceso a información también funciona como instrumento de autonomía.

La autonomía, en muchos casos, está fuertemente relacionada con la independencia. Debido a que es posible que las personas con discapacidad encuentren obstáculos o necesiten ayuda para realizar tareas cotidianas y actividades más complejas, viven con un margen de dependencia diferente al de las personas sin discapacidad. Las innovaciones tecnológicas, como las presentadas en este capítulo, proporcionan a las personas con discapacidad información sobre la accesibilidad de los espacios y facilitan las comunicaciones interpersonales, lo que aumenta el grado de control de sobre sus propias decisiones y su capacidad de actuar libremente de acuerdo con su propios planes.

Cabe esperar varias consecuencias externas positivas como resultado de una mayor accesibilidad a los lugares y una mayor autonomía de las personas con discapacidad. La accesibilidad en las ciudades también beneficia a las personas mayores y a los padres y madres con cochecitos de bebé. Casi el 7% de la población de ALC tiene 65 años o más, el 9% son menores de 5 años (Naciones Unidas 2019) y, como se mencionó antes, el 13% tiene alguna discapacidad. Aunque seguramente algunos de estos grupos se superpongan, es razonable decir que el número de personas que se beneficia del acceso a este tipo de información no es despreciable en absoluto. Además, se ha estudiado en Estados Unidos que los niveles más altos de autonomía en las personas con discapacidad producen mejores resultados en términos de educación postsecundaria, empleo, independencia financiera, relaciones sociales y vida independiente (Shogren y Shaw, 2016). Una investigación reciente en ALC reveló que la inclusión de las personas con discapacidad en el mercado laboral podría traducirse en ganancias del PIB de hasta el 3% (Contreras, Riveros y Vargas 2019).

APROVECHAR AL MÁXIMO LA ERA DE LOS TELÉFONOS INTELIGENTES

En la era de los teléfonos inteligentes, se han desarrollado diversas innovaciones de tecnología celular y servicios facilitados por celulares que satisfacen las necesidades de las personas con discapacidad. Muchas de estas aplicaciones y plataformas han sido desarrolladas por personas con discapacidad o en colaboración con ellas, lo que demuestra el potencial de la tecnología para satisfacer sus necesidades y disminuir los obstáculos que enfrentan. La sección siguiente contiene una breve descripción de las innovaciones y los servicios disponibles. Estos ejemplos abarcan desde funciones telefónicas sencillas hasta aplicaciones que dependen de un código complejo basado en inteligencia artificial, algunas de las cuales aprovechan el poder de la colaboración abierta o crowdsourcing. La variedad de innovaciones tecnológicas y servicios facilitados por celulares que se han desarrollado es reflejo de la diversidad de las necesidades de las personas con discapacidad.



FUNCIONES DE ACCESIBILIDAD DE LOS TELÉFONOS INTELIGENTES

La penetración de los teléfonos inteligentes explica, sin lugar a dudas, el gran aumento del número de aplicaciones de celulares que se han creado recientemente para responder a las necesidades de las personas con discapacidad. Sin embargo, el tema es más complejo. De hecho, es una cuestión de números, pero que no solo depende de la cantidad de personas que tienen un teléfono inteligente en sus bolsillos. Si las personas con discapacidad no pueden utilizar con facilidad el propio teléfono, el número de usuarios potenciales será limitado. Por ejemplo, sin adaptaciones adecuadas, las personas ciegas no pueden leer las pantallas, las llamadas de voz resultan imposibles para las personas sordas y los teléfonos táctiles son difíciles de usar para las personas que tienen limitaciones en la parte superior del cuerpo. Frente a esto, quienes desarrollan sistemas operativos de celulares han creado innovaciones que permiten que todas las personas usen el teléfono, con independencia de sus limitaciones.

Algunas de estas innovaciones son funciones simples que permiten a las personas con discapacidad interactuar sin problemas con sus propios teléfonos. Por ejemplo, para las personas con discapacidad visual que tienen dificultad para navegar en las pantallas de los teléfonos, se han ideado soluciones como lectores de pantalla, fondos oscuros, ajustes de color y fuente, y adaptaciones de pantalla como lupas integradas. Para las personas con problemas de audición que tienen dificultad con las llamadas de voz, los teléfonos ahora son capaces de transmitir sonidos captados por el micrófono a dispositivos vinculados como audífonos o auriculares. Para quienes tienen discapacidad intelectual, con dificultad para concentrarse ante una enorme variedad de opciones, la función de filtrado de *Safari Reader* en dispositivos iOS puede ser particularmente útil.

La mayor parte de la tecnología de los teléfonos inteligentes depende en gran medida de habilidades motoras delicadas; por ejemplo, se requieren esas habilidades para navegar por la pantalla, acercar y alejar fotografías y mapas, editar imágenes o incluso escribir. Para las personas con problemas de movilidad en la parte superior del cuerpo, estas tareas resultan sumamente difíciles. A fin de facilitar el uso del teléfono, se puede enseñar a los aparatos telefónicos a responder al tacto de una persona (adaptaciones táctiles) o se los puede ajustar para extender la duración de las notificaciones en la pantalla. Además, una función simple como la tecnología *AssistiveTouch* permite activar movimientos y gestos, sin que sean necesarios otros movimientos de la mano o los dedos.

Las prestaciones como la conversión de palabras a texto benefician a las personas con discapacidad visual, así como a las que tienen limitaciones en la parte superior del cuerpo. La función de dictado facilita la escritura de textos y documentos cuando resulta difícil escribir. Otras funciones como el control por voz (*VoiceControl* en *iOS* y *VoiceAccess* en Android) otorgan la capacidad de controlar el dispositivo solo con comandos hablados.

A medida que más personas con discapacidad de todo el mundo acceden a teléfonos inteligentes, no solo debido a la tendencia al alza de la penetración, sino también porque los dispositivos tienen mayores prestaciones de accesibilidad incorporadas, han ido surgiendo más aplicaciones diseñadas para superar los obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad.

APLICACIONES PARA LA INCLUSIÓN

Varias de las aplicaciones de teléfonos celulares diseñadas para personas con discapacidad han sido desarrolladas por personas con discapacidad. En esta sección se analiza una breve lista de aplicaciones presentadas en blogs creados por personas con discapacidad y que actualmente se pueden descargar para teléfonos Android e iOS. Si bien la mayoría de estas aplicaciones están disponibles en casi todos los países, en gran parte han sido alimentadas con información de ciudades de Europa, Japón, Canadá y Estados Unidos. Esto explica por qué la mayoría de las aplicaciones están en inglés, aunque se han hecho algunos esfuerzos para traducir la mayoría de las aplicaciones a otros idiomas, incluido el español.

Para las personas que usan sillas de ruedas y tienen otras discapacidades motoras, diversas aplicaciones ofrecen mapas con el grado de accesibilidad de los edificios y lugares, así como la búsqueda de rutas posibles. Por ejemplo, *WheelMate* se centra en reunir información sobre la accesibilidad de baños y estacionamientos. *Wheelmap.org* proporciona información tal como la accesibilidad de las entradas de los edificios, la facilidad de acceso a diferentes partes de los edificios y la accesibilidad de los baños.

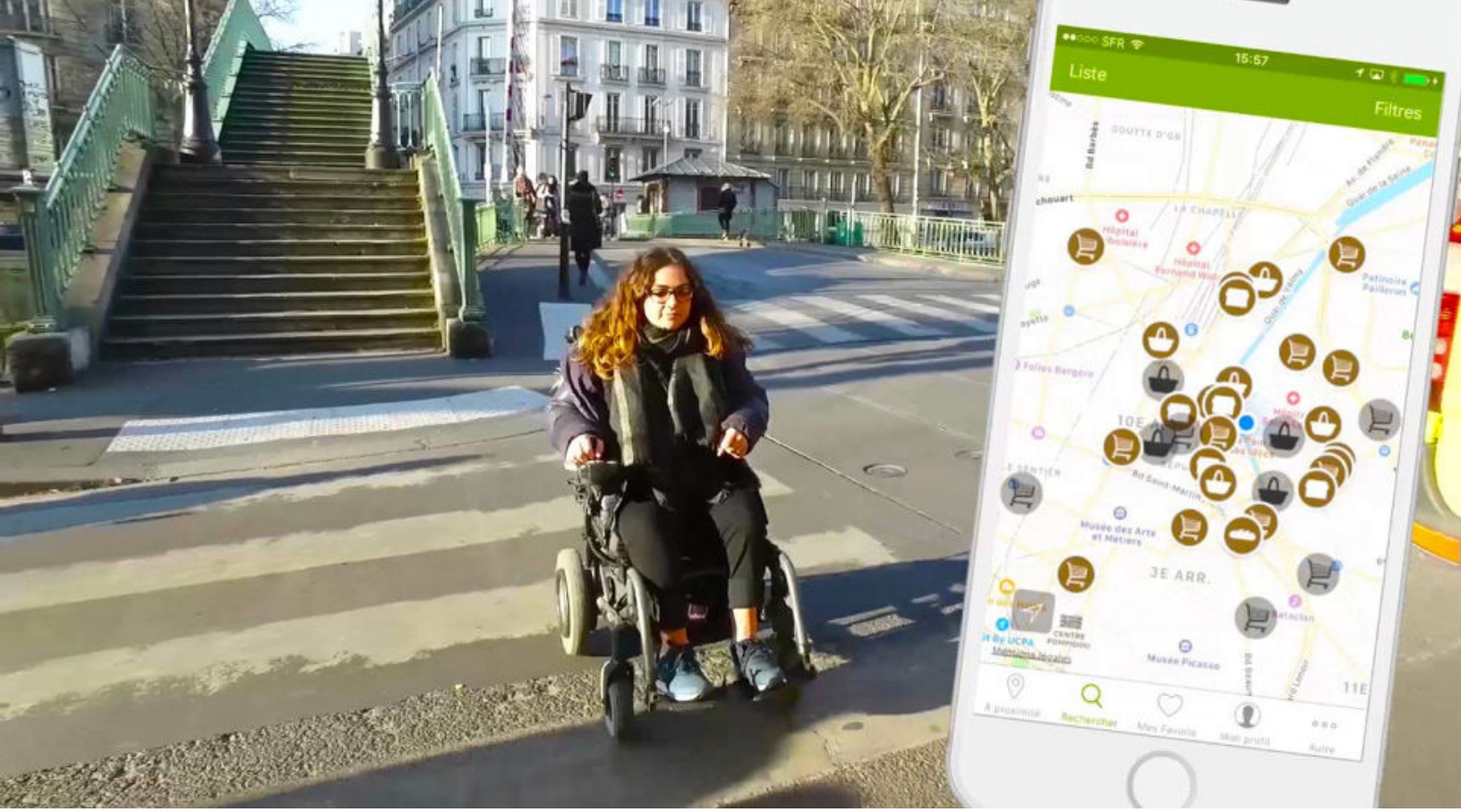
“Fantástica aplicación... uso una silla de ruedas y estaba buscando una aplicación de este tipo. Soy una persona mayor y me traslado dentro de mi ciudad con frecuencia”.

- Robert O Weeks, usuario de WheelMate

Asimismo, *AccessNow* registra el estado de accesibilidad de los lugares. Otras aplicaciones, como Accessmap, sirven para planificar viajes; ofrecen información sobre la accesibilidad de cada ruta desde el origen hasta el destino, teniendo en cuenta variables como la superficie de las aceras, las rampas, las baldosas pododáctiles, las pendientes cuesta arriba y cuesta abajo y otros obstáculos.

“Me encanta esta aplicación. Me da confianza para salir y encontrarme con mis amistades. También me encanta poder calificar lugares por mi cuenta y ayudar a otras personas. Muy fácil de usar y bien diseñada. Usaré esta aplicación varias veces en la semana”.

- SaleSailor, persona usuaria de AccessNow



WheeLog!, una aplicación diseñada por la activista por los derechos de las personas con discapacidad, Yuriko Oda, va un paso más allá y proporciona información no solo sobre la accesibilidad de los edificios en sí, sino también sobre las mejores rutas para las personas con discapacidad motora. La aplicación cumple este doble propósito mediante la clasificación de los edificios en 10 grupos de ubicaciones, con el fin de reunir información sobre cada uno de estos grupos por medio de un cuestionario estándar y del registro de las rutas tomadas por las personas usuarias para evaluar los caminos preferidos. Esta metodología proporciona una medida objetiva de la accesibilidad de la infraestructura y proporciona información sobre si un lugar es apto para una persona en silla de ruedas. *Google Maps*, el principal servicio de mapas disponible, ha comenzado a unirse a la tendencia de proporcionar información sobre la accesibilidad. En los últimos años, este servicio web ha agregado información sobre la accesibilidad para sillas de ruedas de ciertos edificios, baños y estacionamientos. En algunas ciudades, se puede elegir que solo se muestren opciones accesibles para sillas de ruedas en los resultados de las rutas posibles.

EN PRIMER PLANO: CÓMO LAS APLICACIONES PUEDEN AYUDAR A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD A PLANIFICAR SUS ACTIVIDADES

En su libro *Missing Pieces: A Chronicle of Living with a Disability* [Piezas Ausentes: Crónica de una Vida con Discapacidad] publicado en 1982, Irving Zola, un defensor de los derechos de las personas con discapacidad, siendo él mismo discapacitado, describió algunas de las formas en que estas personas deben planificar y organizar las actividades con anticipación:

¿Puede mi perro guía entrar al supermercado de la vuelta de la esquina?

¿El restaurante tiene un espacio sin ruidos para que mi hijo/a con autismo se retire cuando sea necesario?

¿La biblioteca está lo suficientemente bien iluminada para que yo pueda leer el libro?

¿Podré usar el baño si voy a ver una obra en el teatro local?

En un mundo perfecto, esta planificación se reduciría al mínimo, ya que los lugares y entornos estarían diseñados para ser inclusivos desde el principio. En realidad, las personas con discapacidad enfrentan constantemente limitaciones por obstáculos del entorno. Aunque la información sobre la accesibilidad de los lugares podría no disminuir la necesidad de planificar de antemano, sin dudas podría facilitar la planificación necesaria.

Esto es justo lo que *Jaccede.com* y *AXSmap* aspiran a hacer. A diferencia de otras plataformas colaborativas destinadas a compartir información sobre la accesibilidad para personas con discapacidad, estas dos aplicaciones no solo registran información relativa a los problemas de movilidad, sino que también reúnen datos sobre diversas medidas de accesibilidad para personas con discapacidad física, sensorial y mental.

Jaccede.com y *AXSmap* van más allá de la disponibilidad de espacios de estacionamiento, baños accesibles o el ancho de una puerta de entrada. Las dos plataformas también proporcionan información sobre si hay señalización en Braille, si el edificio tiene un espacio libre de ruidos, si hay un bucle de inducción o si la puerta principal es accesible (a diferencia de una puerta lateral o trasera que las personas sin discapacidad no usarían normalmente). Jaccede.com va aún más lejos y reúne información sobre la capacitación del personal de un lugar para atender a visitantes con discapacidad, así como sobre la accesibilidad de las aceras y calles que rodean el lugar.

Así lo explican en pocas palabras algunas personas usuarias de estas plataformas:

“Mucha información útil para salir y sentirse como todas las demás personas”.

- Valerie Le Quellec Gillot, usuaria de Jaccede.com

“Me encanta la precisión cuando saltas, puedes colocar tus pies exactamente en el lugar correcto”.

- Eric Sat, usuario de Jaccede.com

La simplicidad de la información reunida por las dos plataformas es aparente. Como se menciona en el texto principal de este capítulo, un grupo más amplio que el de las personas con discapacidad se beneficia del acceso a esta información, como las personas mayores y los padres y madres con cochecitos de bebé.

Estas aplicaciones dependen tanto de la tecnología como de las personas. La gran mayoría de las aplicaciones de mapas depende de la colaboración abierta, y algunas como *Accessmap* y *WheeLog!* usan las funciones de GPS de los teléfonos inteligentes o las sillas de ruedas para trazar y registrar rutas reales que toman las personas usuarias. *Accessmap* y otras aplicaciones aprovechan al máximo las innovaciones tecnológicas mediante un algoritmo para calcular las mejores rutas, teniendo en cuenta el tiempo y la distancia, al igual que indicadores de accesibilidad, como las pendientes y los obstáculos. *Accessmap*, desarrollada por la Universidad de Washington y Microsoft, utiliza tecnología para completar la información en los casos en los que la colaboración abierta es limitada.

También se han desarrollado varias aplicaciones dirigidas a personas ciegas y con discapacidad visual. Algunas, como *Seeing AI*, *Amedia Live Reader* y *TextGrabber*, son lectores de texto que funcionan directo con la cámara o a partir de fotografías de un texto, que luego la aplicación lee en voz alta. De forma similar, *TapTapSee* también usa la cámara del celular y emplea tecnología de reconocimiento de imágenes para describir fotografías (por ejemplo, detallar paisajes, explicar pinturas, decir el color de la ropa y mucho más). Para las ocasiones en que se necesita interacción en vivo para tomar decisiones u obtener ayuda, la aplicación *Be My Eyes* conecta a personas ciegas y de baja visión con personas voluntarias videntes a través de una videollamada, lo que posibilita una conversación en vivo para resolver problemas cotidianos, como ubicar el botón de volumen del televisor, seleccionar las especias correctas para cocinar o combinar ropa.

“Increíble... estoy ciego desde hace solamente poco más de un año y esta aplicación me ha hecho muy feliz en los pocos días que la he tenido... He recuperado la visión a través de mi teléfono. No me siento tan perdido y solo, y puedo hacer un poco más por mí mismo”.

Usuario de TapTapSee

“Una idea brillante y simple... estoy totalmente ciego, y aunque tengo amigos y familiares, con esta aplicación siento que tengo mayor independencia. Quizás sea incluso más útil para una persona ciega que vive sola. He recibido ayuda para clasificar paquetes de comida y latas, y para encender la televisión. Estoy constantemente diciéndoles a mis amistades videntes que se registren, y estoy lográndolo. A cualquier persona que piense en ser voluntaria le digo que no se puede sobrestimar la importancia [de la ayuda]”.

Tom Reid, usuario de Be My Eyes

Otras aplicaciones se centran en hacer más fácil la orientación y la movilidad. *Lazarillo App*, desarrollada en Chile por René Espinoza y Miguel González, es una aplicación de GPS que utiliza instrucciones de audio para ayudar a las personas con limitaciones visuales a explorar los alrededores, buscar lugares específicos y llegar a un destino. Después de llegar al lugar seleccionado, las personas con discapacidad visual pueden usar la aplicación *Indoo.rs* para navegar en interiores. La aplicación utiliza la activación por voz para comunicar la información reunida a través de algoritmos de posicionamiento como *SLAM* o balizas Bluetooth de baja energía. Las estaciones de tren y las bibliotecas de muchos países europeos, el metro londinense y lugares públicos y privados de Toronto han instalado balizas electrónicas con éxito para ayudar a las personas ciegas y con discapacidad visual a moverse por esos lugares.

“Aplicación muy útil. Ahora es mi aplicación de navegación principal. Me gustan sus funciones y la interfaz es perfecta”.

Benjamín Brenya, usuario de Lazarillo App

“Me encanta la aplicación, pero definitivamente necesitamos más formas de difundirla a las personas con discapacidad visual”.

Keith Toñacao, usuario de Be My Eyes

También desarrollada en ALC, la aplicación *Todos no Ônibus* sirve como línea de comunicación entre quienes conducen autobuses y las personas con discapacidad visual y en sillas de ruedas que los usan. Una vez que una persona con discapacidad expresa su deseo de usar una línea de autobús en particular, quien lo conduce tendrá información completa sobre dónde se encuentra esa persona, a dónde va y qué impedimento tiene, para proporcionarle la mayor asistencia que corresponda. Esto brinda a las personas con discapacidad visual la seguridad de saber que el autobús correcto se detendrá, y a las personas con discapacidad física, la seguridad de que viene un autobús accesible.

EL DESAFÍO

La única forma de que estas aplicaciones faciliten debidamente la independencia de las personas con discapacidad es que las usen personas con y sin discapacidad. No solo es preciso saber que estas aplicaciones existen, sino también tener acceso a un teléfono inteligente y a Internet. Sin embargo, la región de ALC tiene muy pocas entradas de lugares accesibles registrados (ver: https://accessnow.me/map/).

A medida que la penetración de los teléfonos inteligentes e Internet aumenta en la región a un ritmo creciente, aunque no es facil que las personas usuarias ingresen nueva información, sin duda, es posible. Las aplicaciones en otras regiones han tratado de superar este desafío solicitando nuevas contribuciones a través de intensas campañas de comunicación que invitan a las personas a participar en "mapatones" y otros desafíos. En París, por ejemplo, el gobierno de la ciudad, junto con otras organizaciones gubernamentales y la aplicación *Jaccede.com* unieron fuerzas para alentar el registro de nuevas entradas en el sitio web. Se lanzó una campaña de comunicación en toda la ciudad, incluso en el metro, para promocionar la aplicación y ofrecer la oportunidad de ganar premios a quienes proporcionaran información. *AXSMap* ha organizado varias rondas de mapatones para aumentar la cantidad de información disponible, y gracias a estas campañas los datos de la aplicación se han ampliado a más de 600.000 ubicaciones.

CONCLUSIÓN

Navegar por la geografía de una ciudad o llevar a cabo las tareas cotidianas adquiere un cariz diferente cuando esas actividades se pueden hacer con espontaneidad e independencia.

Las innovaciones en tecnología celular y los servicios facilitados por celulares presentados en este capítulo brindan a las personas con discapacidad información que les permite explorar y disfrutar el entorno en el que viven. Al reducir los obstáculos, las tecnologías innovadoras otorgan a las personas con discapacidad la oportunidad de recuperar o reconfigurar su autonomía.

El aumento continuo de la penetración de los celulares e Internet en ALC representa una oportunidad para promover estos servicios facilitados a través de celulares. Entre 2015 y 2017, hubo un aumento del 20% del número de personas de la región que posee un teléfono inteligente, lo que indica que la penetración será cercana al 80% apenas dentro de cinco años (GSMA Intelligence 2018). Esto representa una valiosa oportunidad para llegar a las personas de formas nuevas e innovadoras. Por su propia naturaleza, las aplicaciones no son estáticas en el tiempo, por lo que se puede esperar que las opciones proliferen a medida que la tecnología continúa evolucionando. Y lo que es más importante, en lugar de limitarse a ser opciones independientes para personas con discapacidad, es posible que las funcionalidades desarrolladas originalmente para esas personas se incluyan en aplicaciones para el resto del público.

El uso de la tecnología para disminuir los obstáculos para las personas con discapacidad contribuye a una sociedad más inclusiva y podría traducirse en ganancias importantes para las economías de ALC. Una mayor autonomía y más posibilidades de elección otorgan a las personas con discapacidad más control sobre sus vidas y más potencial, no solo para realizarse personalmente, sino también para ser más productivas. Además, la inclusión en la economía de un grupo antes excluido como las personas con discapacidad podría traducirse en ganancias del PIB de hasta el 3% (Contreras, Riveros y Vargas 2019).

Estas innovaciones también son afines a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ya que facilitan a las personas con discapacidad el goce o el ejercicio de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, en igualdad de condiciones con las demás personas.

Eliminar obstáculos a la inclusión significa que el transporte público, los restaurantes, los parques y otros lugares y espacios públicos y privados serán utilizados con mayor frecuencia por personas con discapacidad: otro beneficio más para la sociedad en general.

Lo ideal sería que la voz que ganan las personas con discapacidad como resultado de tener más información sobre la accesibilidad en su entorno de vida se traduzca en una respuesta del sector público. La difusión de información a nivel local y la mayor autonomía que las personas con discapacidad logran con ella contribuyen al debate público sobre la accesibilidad, particularmente en las zonas urbanas. Dicho esto, se ha estudiado que la información por sí sola no es suficiente para garantizar la acción colectiva ni la capacidad de respuesta de quienes brindan servicios (Fox 2015). Las aplicaciones innovadoras presentadas en este capítulo sin duda cierran las brechas de información y disminuyen los obstáculos para las personas con discapacidad, quienes pueden, por consiguiente, enfrentar nuevos obstáculos. Entonces también es fundamental proporcionar el apoyo material que las ciudades y otras localidades necesitarán para responder a las nuevas preocupaciones que puedan expresarse.

1 **Las tecnologías digitales proveen a las personas con discapacidad información que mejora su capacidad de transitar la ciudad.**

2 **Las comunidades virtuales ayudan a las personas con discapacidad a mapear y comprender su entorno físico.**

3 **El acceso a tecnologías digitales puede ser un modo rápido para mejorar la accesibilidad de los espacios urbanos para las personas con discapacidad.**

REFERENCIAS

Berlinski, S., M. Busso, T. Dinkelman, T. y C.A. Martinez. 2016. "Reducing Parent-School Information Gaps and Improving Education Outcomes: Evidence from High Frequency Text Messaging in Chile". Inédito.

Beuermann, D., P. Garcia, J. Perez Lu, R. Anta, A. Maffioli y M. Rodrigo. 2019. "Information and Communication Technologies, Prenatal Care Services, and Neonatal Health". Journal of Economics, Race, and Policy. doi: https://doi.org/10.1007/s41996-019-00038-w.

Castleman, B.L. y L. Page. 2013. "Summer Nudging: Can Personalized Text Messages and Peer Mentor Outreach Increase College Going Among Low-Income High School Graduates?" Center for Education Policy and Workforce Competitiveness. Documento de trabajo núm. 9. University of Virginia, Charlottesville, VA.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). 2016. "Demographic Observatory". LC/PUB.2017/3-P. Naciones Unidas, Santiago.

Contreras, D., I. Riveros e I. Vargas. 2019. "Measuring the Macroeconomic Benefits of Labor Market Inclusion of People with Disabilities in LAC". Inédito.

Cunha, N., G. Lichand, R. Madeira y E. Bettinger. 2018. "What Is It About Communicating with Parents?" Stanford University Working Paper, Stanford, CA.

Dale, A. y A. Strauss. 2009. "Don't Forget to Vote: Text Message Reminders as a Mobilization Tool." American Journal of Political Science 53(4): 787–804.

Ells, C. 2001. "Lessons about Autonomy from the Experience of Disability". Social Theory and Practice 27(4): 599–615.

Fenerty, S.D., C. West, S.A. Davis, S.G. Kaplan y S.R. Feldman. 2012. "The Effect of Reminder Systems on Patients' Adherence to Treatment." Patient Preference and Adherence 6: 127–35. doi:10.2147/PPA.S26314.

Fox, J.A. 2015. "Social Accountability: What Does the Evidence Really Say?" World Development 72: 346–36.

GSMA Intelligence. 2016. The Mobile Economy: Latin America and the Caribbean 2016. Londres: GSMA Intelligence.

GSMA Intelligence. 2018. The Mobile Economy: Latin America and the Caribbean 2018. Londres: GSMA Intelligence.

Mayer, S.E., A. Kalil, P. Oreopoulos y S. Gallegos. 2015. "Using Behavioral Insights to Increase Parental Engagement: The Parents and Children Together (PACT) Intervention". Documento de trabajo núm. 21602 del NBER. National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.

Naciones Unidas. 2019. World Population Prospects 2019. Departmento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. Disponible en: https://population.un.org/wpp/DataQuery/ (fecha de la consulta: agosto de 2019).

Shogren, K. y L. Shaw. 2016. "The Role of Autonomy, Self-realization, and Psychological Empowerment in Predicting Outcomes for Youth with Disabilities". Remedial and Special Education 37(1): 55–62.

Zola, I. 1982. "Missing Pieces: A Chronicle of Living With a Disability". Temple University Press, 2003.

CURITIBA Y UBERLANDIA: ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE

Lauramaría Pedraza,
Manuel Rodríguez Porcel, y
Diana Sandoval

Una ciudad que favorezca el desarrollo sostenible, la equidad y la accesibilidad en el transporte público tiene que planearse desde la perspectiva del diseño universal, teniendo en cuenta que, quienes usan el transporte público, tienen perfiles muy variados dentro de los que se incluyen las personas con discapacidad.

Las personas con discapacidad enfrentan enormes retos con respecto a la movilidad, además de otras situaciones de desventaja, como una tasa muy baja de acceso a servicios sanitarios y académicos, una menor participación económica y unas tasas de pobreza más altas que las personas sin discapacidad. (Organización Mundial de la Salud- Banco Mundial 2011). Así mismo, se evidencia un menor acceso de las personas con discapacidad a servicios como salud, educación, empleo, información y transporte. Dentro de las barreras de acceso a los sistemas de transporte se encuentra la imposibilidad de costear el transporte y una infraestructura física inaccesible.

El transporte público de calidad hace a las ciudades más inclusivas al aumentar las oportunidades; especialmente para las personas con discapacidad ya que les permite satisfacer necesidades cotidianas como ir a la escuela, al trabajo, al mercado o al médico, así como el acceso al ocio.

En Brasil, el país más poblado de la región, más de 45,6 millones de personas tienen algún tipo de discapacidad. (IBGE 2017). Es por ello que el Gobierno federal ha promovido políticas públicas en estados y municipios con el fin de planificar las ciudades para una mejor accesibilidad.

En esencia, un sistema de transporte (público u otro) debe tener condiciones y características que generen una buena calidad de servicio para las variadas condiciones de la ciudadanía, personas y propósitos de viaje. Esto implica tener una visión amplia que comprenda el viaje completo, es decir, que incluya la planeación del viaje, el desplazamiento al sistema de transporte, el viaje en bus, el cruce de las calles y la llegada al destino. También debe incluir las características propias de la persona y las circunstanciales del viaje[60].

El presente artículo expone los estudios de caso de las ciudades brasileñas de Curitiba y Uberlandia, dos ejemplos que demuestran los beneficios de las políticas públicas y la ejecución de proyectos accesibles. Para este análisis se describe la aproximación a la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad a los sistemas de transporte mediante tres dimensiones[61].

1. Dimensión física (infraestructura accesible)
2. Dimensión de la política pública e institucional (programas inclusivos, desarrollo de capacidades, recolección de datos y participación ciudadana)
3. Dimensión actitudinal (inclusión y empatía)

Mediante el análisis de estos estudios de caso se presentarán ejemplos de cómo, a través del transporte, el espacio público, la aplicación de normativa urbana, códigos de construcción y proyectos de inclusión social y laboral, es posible ofrecer oportunidades y servicios de la vida urbana a todas las personas de la sociedad, especialmente para las personas con discapacidad o movilidad reducida.

60. United States Department of Transportation. The Complete Trip. (Washington: Department of Transportation, https://www.its.dot.gov/research_areas/attri/complete_trip.htm.
61. Cities for All. The Global Compact on Inclusive & Accessible Cities. (Cities For All, http://www.cities4all.org/compact).)

BOX 1 ÁREAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INCLUSIÓN EN CURITIBA

INCLUSIÓN, MOBILIDAD Y TRANSPORTE

- **96.5% de autobuses son accesibles.**
- **TOI:** (Transporte especial para Personas con Discapacidad PcD plataforma de gestión integrada y colaborativa para transporte especializado de PcD a citas médicas y terapias.
- **ACCESSO:** Servicio de microbús puerta a puerta con ascensor, silla de ruedas y accesorios necesarios para garantizar la movilidad de las PcD.
- **SITES (Sistema de Transporte para la educación especial).** Buses para transportar a niños con discapacidad a las escuelas.

INCLUSIÓN CULTURAL

- **Cuentacuentos en libras (Lengua de señas brasileña).**
- **Cuentacuentos para niños con autismo.**
- **Talleres de pascua para niños con autismo.**
- **Deporte y tiempo libre: Juguetes inclusivos en espacios públicos.**

INCLUSIÓN EDUCATIVA Y SALUD

- **Accesibilidad en el sistema escolar público:** 221 Centros Municipales de Educación Infantil (CMEI) son accesibles.
- **Educación inclusiva:** Política de inclusión con atención en las escuelas regulares y en todas las unidades de la red. El sistema escolar cuenta con 185 escuelas, 221 CMEI y 9 Centros Municipales de Asistencia Educativa Especializada (CMAEEs).
- **Hospitalized students:** La red de educación municipal atiende a niños hospitalizados. Es el Hospital Schooling, con 4 hospitales, 16 maestros y alrededor de 800 estudiantes asisten cada mes.
- **Curso gratuito de la lengua libras.**
- **Campaña de accesibilidad actitudinal para tratar de manera respetuosa a las PcD.**

INCLUSIÓN EN EL EMPLEO

- **Política laboral:** Desarrollar acciones y servicios a los ciudadanos que desean acceder a un trabajo.
- **SINE (Sistema Nacional de Empleo):** Apoyo para la consecución de trabajo para las PcD. Formación de ofertas de trabajo. Calificación de seguro de desempleo. Emisión de tarjeta de empleo.
- **Talleres y conferencias para el desarrollo humano y profesional.**
- **Cursos de artesanía para personas en situación de vulnerabilidad.**
- **Premio a la inclusión laboral a las PcD.**
- **Programa Contrate a las PcD.**

PROTECCIÓN SOCIAL

- **Protección social especial (PSE):** Servicio dirigido a familias e individuos cuyos derechos han sido violados, ya sea por violencia física o psicológica, abuso, explotación sexual, o abandono.

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el Ayuntamiento de Curitiba, 2019

La ciudad de Curitiba es ampliamente reconocida por haber creado el sistema de BRT (Autobús de tránsito rápido), y por desarrollo urbano mixto y de alta densidad a lo largo de estos corredores de transporte. El incremento en la accesibilidad de los buses se ha dado paulatinamente y hoy en día el 96.5% de la flota es accesible. Pero la accesibilidad no solo se da en el transporte público, también en otros ámbitos como la salud, la educación y el empleo.

Curitiba, localizada en el estado de Paraná, cuenta con una población de 1.933.105 personas, (IBGE 2019) y su área metropolitana tiene una población de 3.615.027 habitantes. (IBGE 2017). Tiene una superficie de 432 km2 y la densidad demográfica es de 4.027,04 hab/km2. (IBGE 2019). Su producto interno bruto la ubica en el cuarto lugar de las ciudades económicamente productivas de Brasil después de Sao Paulo, Rio de Janeiro y Brasilia.

Con el objetivo de generar mejor calidad de vida, se han creado programas y proyectos desde el ámbito social, de la salud, el transporte y el medio ambiente que, junto con la continuidad en la planificación y las metas a largo plazo, ha permitido que Curitiba sea una ciudad inclusiva.

A nivel de movilidad, Curitiba trabaja para tener un transporte 100% accesible para 2025. Actualmente, la municipalidad y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) están desarrollando un proyecto de movilidad sostenible para la línea Inter2 del Sistema de Transporte Público Masivo de autobuses tipo BRT. Hoy la línea Inter2 transporta 91.000 pasajeros por día. Con las intervenciones previstas en el sistema de BRT se espera una reducción del 30% en los tiempos de viaje y un aumento en la calidad del servicio. Además, como parte de las obras civiles se mejorarán las calzadas con nuevas geometrías y dimensiones, así como semáforos y señales verticales y horizontales. También se realizarán mejoras en las aceras, alumbrado público, paisajismo y accesibilidad universal (rampas, señalización en aceras, semaforización audible, entre otros). Además de estas obras, el BID realizará una evaluación de caminabilidad en el espacio público cercano a esta línea y la implementación de la metodología de Mapas de Viaje del Cliente (MVC)[62].

62. La metodología está compuesta por dos partes: el Acompañamiento y observación del viaje de los usuarios con discapacidades o con movilidad reducida en su desplazamiento usando el transporte público y el Análisis y visualización de la experiencia de viaje, mediante la elaboración de un Mapa de Viaje de Cliente (MVC), para cada uno de los perfiles observados. Los principales objetivos de la metodología son: (i) Conocer la experiencia de viaje de personas con discapacidad y personas con movilidad física restringida por circunstancias que se presentan naturalmente en el ciclo de vida de las personas, además de viajes asociados al cuidado; (ii) la definición de indicadores para evaluar los niveles de accesibilidad universal al transporte público; (iii) establecer lineamientos base y recomendaciones de mejora para los sistemas de transporte público. La metodología ha sido aplicada en Bogotá, Santiago de Chile y Medellín.

Pero la inclusión va mucho más allá, la municipalidad también trabaja de manera transversal el tema con programas y proyectos desde diferentes ámbitos (físicos, sociales, educativos y económicos) que han hecho de Curitiba un modelo para la región.

PROGRAMAS Y PROYECTOS DE ÉXITO

En el diagrama "Áreas, proyectos y programas de inclusión en Curitiba" se observa el listado de acciones asociadas a la inclusión de las personas con discapacidad en diferentes áreas como el transporte, la educación y salud, la cultura, la inclusión laboral y la protección social. Esto ha permitido la participación de las personas con discapacidad de la vida urbana y social de la ciudad. En Curitiba hay 354.964 personas con discapacidad, de estas, 268.196 tienen discapacidad visual, 79.184 tienen discapacidad auditiva, 95.335 tienen discapacidad física o motora, 21.880 tienen discapacidad mental o intelectual y 443 están sin declarar. (IBGE, citado en IPAREDES 2019). De acuerdo con la información del municipio, 21.000 viajes diarios son realizados por personas con discapacidad, de estos 1.000 son hechos por personas en silla de ruedas. (TheCityFix en UITP 2019). Así mismo, 2.400 estudiantes se transportan diariamente a la escuela mediante el sistema de transporte especial. (Moraes 2019). Por otra parte, con respecto al ámbito laboral, Curitiba tiene 7.154 personas con discapacidad trabajando formalmente, según el Informe Anual sobre Información Social (RAIS). (RAIS citado en Ayuntamiento de Curitiba 2014). Este número representa el 4% del total de 968,000 personas con un contrato formal[63]. En 2018, 431 personas con discapacidad consiguieron empleo gracias al apoyo del SINE (Sistema Nacional de Empleo). (Ayuntamiento de Curitiba-FAS Fundación de Acción Social 2018). Además, de los programas de inclusión laboral, en los programas culturales y educativos han participado aproximadamente 2.384 menores con discapacidad. (Ayuntamiento de Curitiba 2019). Estas cifras evidencian que la inclusión es un tema prioritario en las políticas y proyectos públicos de la ciudad.

Desde sus inicios, el reconocido sistema de transporte BRT de Curitiba tuvo en cuenta la asequibilidad y la eficiencia. A lo largo de los tres gobiernos del exalcalde Jaime Lerner logró consolidarse un sistema de transporte que integró el uso del suelo y el transporte. La estrategia implicó la creación de usos con alta densidad a lo largo de los corredores de transporte público, reduciendo la expansión urbana, generando áreas verdes y preservando barrios históricos. El objetivo era integrar el transporte masivo, las vías principales y el uso del suelo. Desde un comienzo

63. "Estudo apresenta diagnóstico de mercado de trabalho para pessoas com deficiência" Ayuntamiento de Curitiba, 5 de agosto de 2014, https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/estudo-apresenta-diagnostico-de-mercado-de-trabalho-para-pessoas-com-deficiencia/33725

se pensó que el sistema debía ser asequible, de alta capacidad, pero diferente a otros sistemas de alta capacidad subterráneos debido a los altos costos de infraestructura. Desde su tiempo como alcalde en 1971, la ciudad ha crecido, creando una red de transporte integrada que también se ha expandido a la región metropolitana. La visión de una ciudad sostenible y conectada comprende un sistema de transporte de alta capacidad, sostenible, que permitiera una conexión integral, sin barreras, con todos los sistemas de la ciudad: la vivienda, los parques, los equipamientos públicos y los centros de trabajo[64].

64. Dario Hidalgo, "A visão de Jaime Lerner para Curitiba", The CityFix Brasil, 27 de mayo de 2014, https://www.thecityfixbrasil.org/2014/05/27/a-visao-de-jaime-lerner-para-curitiba/

→ BOX 2 SISTEMA DE BUS RÁPIDO, BRT

- **BRT Sistema de Bus Rápido** *(Bus Rapid Transit)*.
- **Sistema de buses mediante vías segregadas**
- **Operación controlada de buses tronco-alimentadores**
- **Estaciones con plataforma para abordar al bus**
- **Tarifa prepagada, trasbordo gratuito con servicios alimentadores**
- **Alta velocidad de los buses por troncales segregadas**

Fuente: Banco Mundial, Comparación de tecnologías para ejes de transporte público masivo, 2005

IMG: Diana Sandoval

→ **ESTACIÓN TUBO, SISTEMA BRT, CURITIBA.**

IMG: Diana Sandoval

DIMENSIÓN FÍSICA:

INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE A ESCALA HUMANA

"Los entornos inaccesibles crean discapacidad al generar barreras que impiden la participación y la inclusión"[65]. Los aspectos físicos en el entorno determinan la accesibilidad que puedan tener las personas a un sistema de transporte. De acuerdo con un estudio realizado por la Universidad Católica de Chile se concluyó que las personas con discapacidad se demoran un 30% más en viajar en transporte público a causa de las barreras físicas. (Universidad Católica de Chile en EMOL.Nacional 2017). Este es un tema que ha sido documentado extensamente enfocándose en las características de la infraestructura del sistema de transporte y su entorno próximo como el diseño de estaciones y vehículos o la disponibilidad de elementos físicos que orienten a quienes hacen uso del sistema. A nivel operativo, otras barreras son la frecuencia de los buses, las condiciones de viaje en términos de aglomeración o la disponibilidad de espacios para ciertos usuarios. También afectan las opciones tecnológicas disponibles para orientar a usuarios y las características del modelo de negocio del sistema, por ejemplo, si la tarifa está integrada entre servicios y si se permite más de un viaje en un periodo de tiempo.

ACCESO A BUS, SISTEMA BRT, CURITIBA

IMG: Diana Sandoval

65. Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial. Informe Mundial de Discapacidad. Washington, 2011.

La accesibilidad en Curitiba se lleva a cabo desde la flota de buses, las rutas alimentadoras, las terminales de intercambio y transbordo. Según la URBS (Empresa que maneja el sistema de transporte de Curitiba) el 96,75% de la flota de buses es accesible. (URBS 2020). El sistema cuenta con 21 terminales urbanas y 7 metropolitanas, una línea interhospitalaria que une los centros médicos, y una línea turística. Todas las estaciones son accesibles mediante rampa y elevadores, así mismo, cuentan con señalización de acceso y la mayoría cuentan con cruces con rampa para acceder a las paradas y estaciones del sistema. Al interior de la estación hay un panel con la información respecto al tiempo de espera y llegada de los buses que están equipados con GPS. El centro de control de tránsito de la ciudad integra la información y hace seguimiento en tiempo real de cada bus y del sistema por parte de varias entidades municipales incluyendo la Policía. Como resultado de estos esfuerzos, las personas con discapacidad realizan unos 21.000 viajes diarios utilizando el transporte público de Curitiba; 1.000 de los cuales son realizados por personas en sillas de ruedas[66].

CENTRO DE CONTROL, SISTEMA BRT, CURITIBA.

IMG: Diana Sandoval

66. https://thecityfix.com/blog/accessibility-for-all-un-enable-right-to-movement-disabled-elderly-curitiba-brazil-robin-king/

Curitiba también ha desarrollado un Plan Estratégico para aceras, el PlanCal, con el cual se pretenden construir 115 km de aceras nuevas y restaurar 119 km que mejorarán la accesibilidad peatonal. Este plan es relevante debido a que en algunas ciudades de Brasil las aceras son responsabilidad del propietario de la construcción. Sin embargo, en Curitiba, bajo la Ley Municipal 11.596 de 2005, regulada por el Decreto 1.066 de 2006, se determina que los propietarios que no mantienen el pavimento, o lo hacen fuera de los estándares requeridos por la ley, están sujetos a advertencias e incluso multas.

A pesar de esta normativa solo el 12,6% de las aceras de Curitiba son accesibles, y sobre este tema la municipalidad está al tanto de empezar a trabajar. El PlanCal implementará estándares de accesibilidad, aceras homogéneas, con rampas, losa podo táctil, iluminación, diseño de drenajes y parámetros específicos de mobiliario y arborización para hacer más agradable el trayecto. Todo esto con el fin de construir aceras accesibles.

El transporte multimodal también ha sido una estrategia exitosa para mejorar la accesibilidad. El Plan Director del Ciclovías de 2016, busca aumentar la red con 300 km de carriles, dando prioridad a la creación de aproximadamente 25 km de rutas a lo largo de las rutas BRT, así como 50 km de carriles en ocho parques principales de la ciudad y estaciones de bicicletas públicas.

La zonificación y la densificación han sido mecanismos muy efectivos para que Curitiba sea una ciudad accesible y diversa. Los corredores del BRT requieren tener un mínimo de 50% de comercio, restaurantes y servicios en los primeros pisos con el fin de generar un contexto urbano vibrante y seguro para transeúntes.

BOX 3 SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA EDUCACIÓN ESPECIAL

SISTEMA DE TRANSPORTE PARA EDUCACIÓN ESPECIAL (SITE)

- 56 líneas.
- 60 autobuses.
- Transporta 2.400 estudiantes con discapacidades.
- En 3 escuelas municipales especiales y escuelas estatales, y 25 escuelas filantrópicas.

LOS AUTOBUSES

- Tienen puerta central en ambos lados.
- Elevador para silla de ruedas con escalón retráctil par uso normal de pasajeros.
- Los asientos tienen dos cinturones de seguridad.

PERSONAL

- Reciben y acomodan a los estudiantes en el bus.
- Los cuidan durante el viaje hasta la llegada a la escuela y de regreso a casa.

Fuente: Elaboración propia con base en información suministrada por SITE.

En Curitiba, el sistema de transporte para educación especial (SITE), también se ha adaptado a criterios inclusivos. Este sistema funciona con 56 líneas. En total, hay 60 autobuses especiales que transportan a 2.400 estudiantes con discapacidad diariamente, divididos en 3 escuelas municipales especiales, 4 escuelas estatales y otras 25 escuelas filantrópicas. Los autobuses tienen puerta central en ambos lados, elevador para silla de ruedas con escalón retráctil para uso normal de pasajeros y pasajeras. Los asientos tienen dos cinturones de seguridad. El personal del programa recibe y acomoda estudiantes en el bus, ejerciendo labores de cuidado durante todo el viaje hasta la llegada a la escuela y de regreso a casa. Desde 1984, SITES ha transportado a estudiantes con discapacidades que tienen diagnósticos en diferentes niveles de discapacidad.

→ **SISTEMA DE TRANSPORTE PARA EDUCACIÓN ESPECIAL (SITE), CURITIBA.**

IMG: Diana Sandoval

DIMENSIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA E INSTITUCIONES: LA PARTICIPACIÓN COLECTIVA

POLÍTICAS URBANAS, INSTITUCIONES, PROGRAMAS INCLUSIVOS Y DESARROLLO DE CAPACIDADES

Es importante que el transporte público no solo cumpla con los criterios relacionados con la eficacia de los servicios en cuanto a su funcionamiento operacional (tiempos de viaje, frecuencias en que se accede y demás), sino también debe ser eficiente socialmente en el servicio que presta para permitir acceder en igualdad de condiciones a los equipamientos y servicios existentes a todas las personas.

Los sistemas de transporte, además de ser eficientes y reducir tiempos de viaje, conectan a las personas con oportunidades de empleo, servicios y recreación. De ahí la importancia de garantizar la inclusión y la accesibilidad universal a los mismos. En Curitiba se han generado varios programas para la inclusión y participación en el mercado laboral de personas con discapacidad. Para esto se creó el programa "Contrata personas con discapacidad y descubre grandes talentos" que beneficia a las empresas, a las personas y al conjunto de la sociedad al ampliar la oferta de talentos para ocupar puestos de trabajo. Así mismo, las empresas tienen más posibilidades que nunca de captar a personas con discapacidad como consumidores y como clientes.

Curitiba cuenta con una política de inclusión con amplia atención en las escuelas. Aproximadamente 750 menores y estudiantes de alta prioridad cuentan con la compañía de profesionales de apoyo en el aula. El municipio cuenta con 656 profesionales que ayudan a estudiantes en locomoción, alimentación, higiene y algunas actividades escolares bajo la planificación y orientación de la persona encargada de la dirección.

Además, hay instituciones que se encargan de trabajar por la inclusión y participación de las personas con discapacidad. Una de las más relevantes es la Fundación de Acción Social, que forma parte de la Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad, la cual coordina e implementa la política de asistencia social para la protección de familias e individuos en riesgo y vulnerabilidad social. Desde el sector de la educación, están los Centros Municipales de Educación de la Primera Infancia (CMEI) y Centros Municipales de Asistencia Educativa Especializada (CMAEE) que, con el Centro de Captura de Empleos para personas con discapacidad, y el Sistema Nacional de Empleo para Asesoramiento sobre Discapacidad (SINE) cuentan con programas de asistencia e inserción laboral igualitaria para las personas con discapacidad.

Respecto al empleo, la Ley de Cuotas 8.213 de 1991 determina reservar entre el 2% y el 5% de las plazas de empleo para personas con discapacidad en función del tamaño de la empresa. Sin embargo, muchas empresas dispuestas a emplear a personas con discapacidad tropiezan con obstáculos; por ejemplo, la falta de personas capacitadas en un oficio especifico, que muchas veces hacen casi imposible ofrecer un puesto de trabajo a estas personas. Por esto, resulta fundamental el rol de entidades como el Centro de Captura de Empleos, y el Sistema Nacional de Empleo para Asesoramiento sobre Discapacidad (SINE), que brindan apoyo a emprendimientos, promueven la oferta de vacantes, búsqueda profesional y espacio físico para procesos de selección y entrevistas. En 2018, 431 personas con discapacidad encontraron trabajo a través del SINE en puestos como asistencia administrativa, conserjería, asistencia de servicio, operación de centro de llamadas, entre otros. (Ayuntamiento de Curitiba-FAS Fundación de Acción Social 2018).

Así mismo, desde la Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad que hace parte de la Secretaria de Gobierno, se realizan programas de inclusión y desarrollo de capacidades, destacándose el Premio a la Inclusión, que reconoce los proyectos de inserción laboral a personas con discapacidad, difundiendo servicios dirigidos en las áreas de salud, educación, cultura, trabajo, deportes, accesibilidad, vida autónoma y defensa.

PARTICIPACIÓN DE LA CIUDADANÍA DESDE LA PLANIFICACIÓN

Mediante la Secretaria de Gobierno, a través de la Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad, se garantiza la participación de las personas con discapacidad en todos los ámbitos, incluyendo el transporte. Mediante la Cámara Técnica de Accesibilidad y la Consejería Municipal de los Derechos de las Personas con Discapacidad se realizan reuniones mensualmente con representantes. Estas reuniones tienen como objetivo incluir las observaciones y apreciaciones sobre las personas con discapacidad en los proyectos que se están planeando y desarrollando en el municipio. Esta participación se hace desde la conceptualización de los proyectos, lo que permite que desde un inicio la infraestructura incluya parámetros de diseño universal, haciendo un uso más eficiente de los recursos y evitando futuras adaptaciones de la infraestructura que puedan resultar en mayores costos.

DATOS Y DESARROLLO: EL MOTOR DE LA TOMA DE DECISIONES

En la Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad se hace un censo de las personas con deficiencias, por lo que, de esta manera, es posible identificar y apoyar mediante diferentes programas los requerimientos necesarios para que puedan participar de una vida civil. Dentro de los programas de apoyo al transporte se encuentra el Sistema de Transporte para la Inclusión (TOI). Esta es una plataforma de gestión integrada y colaborativa para la mejora del servicio de transporte a través de la cual se contacta un servidor telefónico donde quienes asisten generan la programación de itinerarios para satisfacer las demandas diarias de los usuarios para acceso a

servicios médicos y de fisioterapia. Mediante este servicio de transporte especializado, las personas con discapacidad pueden asistir a sus citas médicas de forma eficiente y segura. La solicitud del servicio se hace por llamada telefónica, se informa el día de la cita médica, la hora y el lugar, así como la dirección de recogida y regreso de la persona con discapacidad. Esta información se ingresa a la plataforma que cuenta con un algoritmo numérico que determina las rutas más rápidas y convenientes para poder programar el recorrido de los autobuses especializados que transportan a las personas con discapacidad que solicitan el servicio. En el año 2019 se han realizado 1.800 viajes y se han otorgado 100.000 tarjetas de usuario del sistema Acceso (Moraes 2019).

El sistema de enrutamiento dinámico ha sido muy útil para María Elena Antunes Rodríguez y su hija Jianni Rodríguez. María Elena informa: "Para mí es difícil llevarla en su silla, no tengo fuerza suficiente, así que no salíamos de casa. Todo cambió mucho con Acesso; es lo mejor que nos ha pasado". (Paullier 2016).

Además de este programa, hay programas de bolsa de empleo e inclusión laboral, así como actividades culturales, de capacitación y socialización sobre los derechos de las personas con discapacidad. (Ayuntamiento de Curitiba 2019).

DIMENSIÓN ACTITUDINAL: NO A LA DISCRIMINACIÓN, SÍ A LA INCLUSIÓN

Un reciente estudio realizado por Scope (Organización de discapacidad e igualdad de Inglaterra y Gales) en 2018, encontró que una de cada cuatro personas con discapacidad no usa el transporte público debido a actitudes negativas por parte de otros usuarios. (Coffey 2018). A pesar de la eliminación de muchas barreras físicas dentro de los sistemas de transporte público, las barreras actitudinales siguen siendo un obstáculo que impide a las personas con discapacidad acceder de manera igualitaria a las oportunidades. Como resultado, se recomiendan modificaciones no solo el entorno físico, sino también en las oportunidades educativas para reducir las actitudes negativas hacia las personas con discapacidad[67].

Por otra parte, se han desarrollado campañas actitudinales cuyo objetivo es orientar sobre actitudes inclusivas a través de las cuales se enfatiza la importancia de comportarse de manera adecuada y respetuosa hacia las personas con discapacidad. Adicionalmente, se ofrecen conferencias y capacitaciones al personal de la municipalidad a través de actividades que buscan promover la atención inclusiva en el servicio público municipal. En estas actividades, se recrean las limitaciones y dificultades que enfrentan las personas con discapacidad en las tareas diarias.

67. Public Transportation: An Investigation of Barriers for PWD. Show all authors Jill L. Bezyak, Scott A. Sabella and Robert H. Gattis (2010). Jill L. Bezyak.

→ **CAMPAÑA ACESSIBILIDADE ATITUDINAL - AMANDA LYRA, PREFEITURA DE CURITIBA.**

→ **LA TERMINOLOGÍA CORRECTA AYUDA A INCLUIR A LA PERSONA CON DISCAPACIDAD. CAMPAÑA DE ALERTA: EL SÍMBOLO DE LA SILLA DE RUEDAS REPRESENTA TODAS LAS DEFICIENCIAS.**

UBERLANDIA

DIMENSIÓN POLÍTICA: LA VISIÓN DE LA CIUDAD, LAS INSTITUCIONES Y EL LIDERAZGO

Uberlandia es un municipio del estado brasileño de Minas Gerais que tiene una población de 646.613 habitantes, una superficie de 4.116 km2 (IBGE 2018) y una densidad demográfica de 146,78 hab/km2 (IBGE 2010). Su economía se basa en la agroindustria y los servicios. En 1990 se creó la Ley Orgánica Municipal que reconocía el derecho a la accesibilidad. Desde esta época se establecieron las primeras rutas de bus accesibles. Posteriormente, se solicitó a los concesionarios que el 100% de la flota de buses fuera accesible y en el año 2012 fue la primera ciudad de Brasil en cumplir esta meta.

La dimensión política, de regulación e institucional tienen una incidencia directa tanto en la infraestructura como en la operación y servicio del sistema de transporte. En Uberlandia se han hecho inversiones para la construcción de rampas en las aceras, el sistema de transporte público es gratuito para las personas con discapacidad, se permite entrar la bicicleta en el sistema de transporte público y hay agencias dedicadas a la gestión y control del sistema. Todas estas regulaciones han generado impactos positivos en las condiciones de viaje y de la calidad de vida. Este trabajo se ha realizado desde hace casi 30 años. Dentro de los resultados obtenidos con este trabajo se encuentra que el 16% de menores de 29 años con discapacidad han podido estudiar. Otro resultado logrado por la gestión de las políticas urbanas ha sido la creación de la Superintendencia Municipal de Movilidad Urbana y Personas con Discapacidad. Este ente gubernamental, junto con el Departamento de Accesibilidad y el Consejo Municipal de Personas con Discapacidad, asegura que sus derechos sean protegidos y tomados en consideración en todas las actuaciones realizadas por la Municipalidad. (SEPLAN Uberlandia 2010).

Con la creación de las leyes y órganos de supervisión, Uberlandia se convirtió en un ejemplo en lo que respecta a la accesibilidad: en 2010, fue considerada por la ONU una de las 100 ciudades modelo del mundo en accesibilidad. Después de la creación del Departamento de Accesibilidad dentro de la Secretaria de Planeación urbana en el año 2000, todas las obras de uso colectivo y uso privado son accesibles garantizando el derecho de la movilidad a toda la población incluyendo las personas con discapacidad.

La perspectiva de la ciudad incluye a las personas con discapacidad como una pieza fundamental dentro de la productividad y desarrollo urbano. No solo se trata de proveer las condiciones para una calidad de vida adecuada para esta población, también es crear las oportunidades para poder participar en igualdad de condiciones y contribuir de manera igualitaria al progreso. Por ejemplo, el transporte público es gratuito para las personas con discapacidad que demuestren que están realizando algún programa de rehabilitación, terapia, estudiando o trabajando, de acuerdo con Idarí Alves da Silva, director del Núcleo de Accesibilidad de la Secretaria de Planeamiento Urbano: *"Es importante que las personas con discapacidad demuestren que están haciendo algo por ellas mismas"*.

En Uberlandia, la Secretaria de Planeamiento Urbano no solo ha enfocado su trabajo en hacer más accesible la infraestructura de la ciudad. Desde hace más de 30 años también ha priorizado aspectos asociados a la economía y beneficios sociales de las personas con discapacidad. Para esto, el trabajo en conjunto con otras secretarias como la de Movilidad, Social, Salud y Trabajo, se articula a través de un ente administrativo como el Núcleo de Accesibilidad.

Para implementar la accesibilidad de manera integral se requiere de liderazgo. Idarí Alves da Silva no solo promueve proyectos con altos estándares de calidad, su labor va más allá. Él lucha por el cumplimiento y defensa de los derechos y la autonomía de las personas con discapacidad. Como miembro de varios de los movimientos civiles y fundador del Consejo de Personas con Discapacidad, Idari es reconocido como un ícono de este colectivo.

TRANSPORTE 100% ACCESIBLE

Como se mencionó anteriormente, Uberlandia fue la primera ciudad del Brasil en contar con una flota de buses 100% accesible en el año 2012. Desde entonces, la ciudad ha continuado trabajando mediante una regulación de accesibilidad robusta que ha logrado grandes resultados a nivel urbano, arquitectónico y de transporte. Todo esto con el fin de ser una ciudad inclusiva, y no solo beneficiar a las 22.000 personas[68] con discapacidad en el municipio, sino también a los adultos mayores, personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, menores y toda la sociedad en general.

El Sistema de Transporte Público Masivo de Autobuses tipo BRT de Uberlandia está compuesto por 450 buses, 134 rutas, 24 estaciones de embarque y seis terminales de integración. En total se producen 5.129 viajes diarios. Los buses cuentan con un elevador que incluye una rampa que permite el acceso de forma fácil y segura a personas en silla de ruedas. En las esquinas del sistema del BRT, los cruces de acceso a la estación son a nivel de la calzada lo que obliga a los vehículos a desacelerar su paso. Las terminales de transporte están diseñadas para ser accesibles y cuentan con estándares de diseño universal: rampas, losa podo táctil, señalización, ascensores y personal de apoyo para asistir a los pasajeros. Así mismo, las terminales tienen comercios y otros usos que no solo atraen más personas, también las convierte en centros cívicos y de servicio y esto evita el desplazamiento al centro de la ciudad previniendo la congestión.

Además, la ciudad ofrece el servicio de 50 furgonetas adaptadas con rampas y elevadores para el transporte puerta a puerta en zonas de difícil acceso (700 visitas diarias), 1.500 rampas de acceso en las aceras y 300 plazas de aparcamiento para personas mayores y personas con discapacidad. Se estima que alrededor de 10.000 personas con discapacidad fueron insertadas en el mercado laboral debido a la facilitación de la movilidad por parte de la ciudad y por las adaptaciones de las instituciones para recibir este personal.[69]

68. De estas personas el 46% cuenta con una discapacidad física, seguida de un 32% con discapacidad cognitiva. En menor porcentaje se presentan personas con discapacidad auditiva y visual (15 y 10%) respectivamente, un 5% tiene múltiples discapacidades. (PS Marketing 2015).

69. http://thecityfixbrasil.com/2013/08/29/uberlandia-cidade-modelo-em-acessibilidade/

ESTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE BRT, LÍNEA VERDE, UBERLANDIA

IMG: Diana Sandoval

TERMINAL DE INTEGRACIÓN DE TRANSPORTE

IMG: Diana Sandoval

IMG: Diana Sandoval

→ ESTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE BRT, LÍNEA VERDE, UBERLANDIA

IMG: Diana Sandoval

DIMENSIÓN FÍSICA; UBERLANDIA SIN BARRERAS

Uberlandia es uno de los epicentros del deporte paraolímpico. Es uno de los destinos favoritos de deportistas nacionales e internacionales que buscan instalaciones deportivas accesibles de altísimo nivel en las cuales puedan prepararse para las competiciones como los Juegos Paraolímpicos. La accesibilidad en Uberlandia es un aspecto transversal de la política pública. El resultado es una ciudad en la que los espacios públicos y la arquitectura son construidos con parámetros de diseño universal; condición que ha permitido una verdadera inclusión e integración de la población con discapacidad a través de la integración social, a gran escala. La ciudad todavía tiene desafíos, como la estandarización de las aceras, la implementación universal de rampas y la señalización sonora en los semáforos, pero los cambios hasta ahora son contundentes.

CÓDIGO DE CONSTRUCCIÓN ACCESIBLE

El municipio creó la Ley 235 de 2000, mediante la cual se regulan los criterios de accesibilidad de las edificaciones públicas y privadas. Con esta ley se comenzó a exigir que todas las construcciones civiles cumplieran dichos criterios. Para esto, el Núcleo de Accesibilidad, cuenta con profesionales que asesoran a las constructoras y revisan y aprueban los proyectos que cumplan satisfactoriamente los estándares de accesibilidad para otorgar la licencia de construcción. Esto aplica a proyectos recientes por lo que, al igual que en muchas ciudades, aún se presentan problemas de accesibilidad en las edificaciones construidas anteriormente. Es mejor incluir los elementos de accesibilidad en la etapa de diseño y construcción de un proyecto porque puede costar entre el 3% y el 5% (dependiendo del tipo de obra). Sin embargo, adecuaciones posteriores pueden ser mucho más caras[70].

La cartilla de accesibilidad, realizada por Idari Alves da Silva (director de accesibilidad de la Prefectura de Uberlandia) y su equipo técnico, es una herramienta que, desde su publicación en 2008, viene siendo utilizada por profesionales y estudiantes de arquitectura para garantizar que cualquier proyecto que vaya a ser construido sea accesible. (Prefeitura de Uberlandia s.f.). Al respecto, da Silva comenta que "la intención de la cartilla es difundir detalles de accesibilidad fundamentales para el diseño arquitectónico, como la altura de la barra de apoyo, las plazas de aparcamiento y el espacio de circulación, entre otros". (Silva 2019).

Esta cartilla es un documento didáctico, que destaca los principales puntos de la ley brasileña de inclusión de la persona con discapacidad (Ley No 13.146), sancionada en julio de 2015, y el estándar técnico de accesibilidad a edificios, muebles, espacios y equipos urbanos (NBR 9050), emitido por la Asociación Brasileña de Normas Técnicas (ABNT). (Prefeitura de Uberlandia s.f.).

70. Estudio de Transmilenio Bogotá corredor Carrera 7ª, según presupuestos de inclusión de elementos de accesibilidad en las obras, 2019.

CONCLUSIÓN

En base a los estudios de caso analizados, se evidencia que el desarrollo e implementación de mejores servicios de transporte público es imperativo para la inclusión de personas con discapacidad. En estos ejemplos, la política de accesibilidad ha sido un elemento transversal e integrado en diferentes ámbitos como el transporte, la salud, educación, el acceso al trabajo y la cultura, entre otros. De una integración intersectorial y coherente depende la capacidad de ejecución de proyectos y programas que realmente beneficien a las personas con discapacidad y garanticen el cumplimiento de sus derechos, así como el acceso a las oportunidades que ofrece la vida urbana.

En las dos ciudades, Curitiba y Uberlandia, la accesibilidad e inclusión fueron elementos claves desde la planeación y concepción de los sistemas de transporte. En Curitiba con la visión de Jaime Lerner desde los años 70 se empezó a planificar una ciudad integrada entre usos del suelo y transporte. En Uberlandia mucho antes de la promulgación de la Ley brasilera 10.098 de 2000 "Ley de accesibilidad al transporte", ya se había decretado en 1990 una Ley Orgánica Municipal que reconocía el derecho a la accesibilidad. Es decir, tanto en Curitiba como en Uberlandia, la accesibilidad fue un elemento que formó parte del modelo de transporte desde sus inicios. En palabras de Lerner su principio fue facilitar la integración al esfuerzo colectivo, "para intentar resolver un sueño colectivo tenemos que encontrar una causa compartida. Si la ciudad no se transforma en una causa compartida, no se va a cambiar". En Curitiba hubo una clara definición política para ubicar en el centro de las preocupaciones a la ciudadanía y su vida cotidiana. (Gaete Feres 2003).

La receta del éxito para el caso de Curitiba parte de esta base y se complementa con el trabajo desde hace más de 30 años de una estrategia intersectorial, que ha permitido ejecutar proyectos y programas trazados en sus planes de desarrollo. La accesibilidad al transporte, la participación ciudadana, el desarrollo de tecnología y la cultura ciudadana inclusiva han logrado hacer parte esencial de las entidades públicas y del trabajo de funcionarios, quienes han integrado las políticas de accesibilidad en la base de los proyectos y programas que se desarrollan.

En el caso de Uberlandia se adoptaron las leyes de accesibilidad al sistema de transporte y a la construcción urbana de manera ágil y contundente. La inclusión ha sido una prioridad para el municipio a lo largo de 30 años. Adicionalmente, Uberlandia ha contado con un líder, activista por los derechos de las personas con discapacidad. Este líder, Idarí Alves, lleva 45 años trabajando por la causa, inicialmente como ciudadano y desde al año 2001 trabajando con el gobierno. En el año 2002 apoyó la creación del Consejo Municipal de Personas con Discapacidad y fue consejero del CONADE (Consejo Nacional de los Derechos de las Personas con discapacidad de Brasil) de 2004 a 2006. Actualmente es Director de Accesibilidad en la Secretaria de Planeamiento Urbano. La función y el trabajo de Idarí, como funcionario y maestro historiador en la lucha del movimiento de las personas con discapacidad en Brasil, ha sido clave en las políticas de inclusión y accesibilidad en la ciudad.

En un futuro, las dos ciudades buscan implementar nuevas tecnologías en su misión por hacer la ciudad más accesible. En Curitiba, la flota de buses será 100% accesible para 2025. Así mismo, se trabajará en la ampliación del centro de control y el desarrollo de aplicaciones móviles de geolocalización, las cuales podrían ayudar a las personas con discapacidad visual, entre otras, a identificar con mayor precisión su localización en la ciudad. (Ayuntamiento de Curitiba 2019).

Por su parte, Uberlandia continuará ejerciendo como centro de deporte paralímpico con la inauguración del Centro de Iniciación Deportiva - CIE, el cual tiene 9.420mt2. Este atenderá a atletas de alto rendimiento del deporte, en las modalidades de goalball, atletismo, tenis de mesa, parabadmington, levantamiento de pesas, voleibol sentado, bochas y judo. Adicionalmente, se ofrecerán clases de atletismo olímpico, judo y tenis de mesa para niños y adolescentes. (Ayuntamiento de Uberlandia 2019).

Sistema de Transporte Integral

1. **Cada uno de los componentes del Sistema de transporte -la flota, las estaciones, y las terminales- necesita seguir los principios de diseño universal.**
2. **La inclusividad depende de la integración de la red; es decir, un sistema multimodal sin barreras arquitectónicas.**
3. **Entrenar al personal y educar a los pasajeros en cómo reducir barreras para las personas con discapacidad es crítico para lograr sistemas de transporte inclusivos.**

REFERENCIAS

Ayuntamiento de Curitiba. «Curitiba Inclusiva.» Reporte interno del Ayuntamiento, Comunicaciones, Ippuc, Curitiba, 2019. https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/startup-apresenta-aplicativo-que-ajuda-deficientes-visuais-a-se-localizar/49135. 30 de 01 de 2019. https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/startup-apresenta-aplicativo-que-ajuda-deficientes-visuais-a-se-localizar/49135.

Ayuntamiento de Curitiba-FAS Fundación de Acción Social. Sine tiene un núcleo para la inclusión profesional de personas con discapacidad. 17 de 07 de 2018. https://fas.curitiba.pr.gov.br/noticia.aspx?idf=2219 (último acceso: 20 de 02 de 2020).

Ayuntamiento de Uberlandia. https://www.uberlandia.mg.gov.br. 2019. https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/orgaos-municipais/futel/centro-de-iniciacao-ao-esporte-cie/ (último acceso: 20 de 02 de 2020).

Banco Interamericano de Desarrollo (2019).Metodología para el diagnóstico y propuestas de mejora de la accesibilidad universal en sistemas de transporte público en América Latina y el Caribe. Available at: https://publications.iadb.org/es/mapas-de-viaje-metodologia-para-el-diagnostico-y-propuestas-de-mejora-de-la-accesibilidad-universal

Banco Interamericano de Desarrollo (2020).Acessibilidade e inclusão em transporte: Análise em cidades da América Latina: Mapas de viagens: Curitiba. Available at: https://publications.iadb.org/pt/acessibilidade-e-inclusao-em-transporte-analise-en-cidades-da-america-latina-mapas-de-viajens

Banco Interamericano de Desarrollo (2020).Accesibilidad e inclusión en transporte: Análisis en ciudades latinoamericanas: Mapas de viaje: Curitiba.Available at: https://publications.iadb.org/es/accesibilidad-e-inclusion-en-transporte-analisis-en-ciudades-latinoamericanas-mapas-de-viaje-1

Coffey, Helen. INDEPENDENT. 10 de 10 de 2018. https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/uk-disabled-travel-accessibility-public-transport-report-trains-buses-a8577211.html (último acceso: 20 de 02 de 2020).

de Moraes, Denise, entrevista de Diana Sandoval. SITES, Sistemas de Transporte Especial (8 de 08 de 2019).

Gaete Feres, Hector. «El Caso de Curitiba: liderazgo y asociatividad.» Revista de Urbanismo , 2003.

Hidalgo, Dario. A visão de Jaime Lerner para Curitiba. 27 de Mayo de 2014. https://thecityfixbrasil.com/2014/05/27/a-visao-de-jaime-lerner-para-curitiba/.

IBGE . Forum Nacional de Entidades Metropolitanas . 2017. http://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-curitiba-pr/ (último acceso: 19 de 02 de 2020).

IBGE. «Censo.» Brasilia, 2010.

—. Cidades IBGE, Brasil, Parana, Curitiba. 2019. https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama (último acceso: 19 de 02 de 2020).

—. https://cidades.ibge.gov.br. 2018. https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama.

—. Pessoas com deficiência: adaptando espaços e atitudes. 20 de 09 de 2017. https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/16794-pessoas-com-deficiencia-adaptando-espacos-e-atitudes (último acceso: 19 de 02 de 2020).

IBGE, citado en IPAREDES. «iparedes.gov.br.» Cuaderno estadístico, Municipio de Curitiba. 2019. http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=80000&btOk=ok (último acceso: 19 de 02 de 2020).

Moraes, Denise. Dirección de Derechos de Personas con Discapacidad Curitiba (23 de octubre de 2019).

Organización Mundial de la Salud- Banco Mundial. «Informe Mundial sobre la Discapacidad.» minsalud.gov.co. 2011. https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/INTOR/informe-mundial-discapacidad-oms.pdf (último acceso: 19 de 02 de 2020).

Paullier, Juan. Bloomberg Cities. 2016. https://medium.com/@BloombergCities/curitiba-una-ciudad-conocida-por-su-sistema-de-transporte-en-autobuses-aspira-a-ofrecer-una-6cd33ebeaf36.

Prefeitura de Uberlandia. Secretaria de Urbanismo. s.f. https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/planejamento-urbano/acessibilidade/ (último acceso: 20 de 02 de 2020).

PSMarketing.https://www.psmarketing.com.br.2015.https://www.psmarketing.com.br/estatisticas/socioeconomico/pessoas-com-deficiencia-em-uberlandia-2015.

RAIS citado en Ayuntamiento de Curitiba. CURITIBA-Las noticias-Estudio presenta diagnóstico del mercado laboral para personas con discapacidad. 08 de 05 de 2014. https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/estudo-apresenta-diagnostico-de-mercado-de-trabalho-para-pessoas-com-deficiencia/33725 (último acceso: 20 de 02 de 2020).

SEPLAN Uberlandia . http://habitat.aq.upm.es/dubai/10/bp2550.html. 2010. http://habitat.aq.upm.es/dubai/10/bp2550.html.

Silva, Idari Alves Da, entrevista de Diana Sandoval. Accesibilidad Universal en Uberlandia (30 de 08 de 2019).

TheCityFix en UITP. «Safe Accessible Public Transport for All.» Making SDG 11.2 a reality. 04 de 2019. https://hi.org/sn_uploads/document/190518-sdgs_uitpHI_REPORT_LRes.pdf (último acceso: 20 de 02 de 2020).

United States Department of Transportation. The Complete Trip. s.f. https://www.its.dot.gov/research_areas/attri/complete_trip.htm (último acceso: 23 de Octubre de 2019).

Universidad Católica de Chile en EMOL.Nacional. Personas con discapacidad se demoran un 30 percent mas en viajar en transporte público. 06 de 12 de 2017. https://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/12/06/886310/Personas-con-discapacidad-se-demoran-un-30-mas-en-viajar-en-el-transporte-publico.html (último acceso: 20 de 02 de 2020).

URBS. URBS . 2020. http://urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros (último acceso: 20 de 02 de 2020).

EL CIUDADANO COMO EL MOTOR DE LA ACCESIBILIDAD Y LA INCLUSIÓN: SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICOS DE LA PAZ

Manuel Rodríguez Porcel,
Lauramaría Pedraza, y
Diana Sandoval

La visión de ciudad de La Paz en el año 2040, tiene como eje articulador al ciudadano[71], con servicios equitativos e inclusivos para el empoderamiento y autonomía de sus habitantes.

71. La Paz, municipio autónomo, sustentable con desarrollo humano pleno, interculturalidad, seguridad y corresponsabilidad social; eco-productivo, impulsor de la región metropolitana que presta servicios de alta calidad con gestión del conocimiento y tecnología, con desarrollo territorial compacto, policéntrico, ordenado y armónico con la naturaleza.

Esta metrópoli andina que se alza a 3659 msnm, en el cañón formado por el Río Choqueyapu, ha dado pasos agigantados para cumplir este objetivo en la última década. El transporte ha sido el catalizador para esta transformación urbana y social a través de la red de cable aéreo más grande del mundo, *Mi Teleférico*, y el sistema integrado de buses *Pumakatari*, han logrado atender la demanda de movilidad de todos los paceños con eficiencia, calidad y respeto.

La Paz y su área metropolitana que incluye a los municipios de El Alto y Viacha, concentra una población de 2.3 millones de habitantes convirtiéndola en el centro urbano más poblado y el epicentro administrativo del Estado Plurinacional de Bolivia. Chuqi Yapu o La Paz en Aimara, tiene una historia rica de procesos territoriales de cambio desde espacios ancestrales hasta la conformación de la moderna urbe actual, principalmente consolidada como consecuencia del desarrollo urbano informal. El crecimiento exponencial de la población debido a la migración masiva del campo a la ciudad y las complejas condiciones topográficas de la ciudad han dificultado la accesibilidad y acentuado los problemas de la movilidad que se traducen en barreras físicas que impiden el acceso a las oportunidades que ofrece la urbe, sobre todo para las personas con discapacidad.

"Cuando hacemos accesible un lugar es un beneficio para las personas con discapacidad, pero a la vez es una ventaja para toda la población", comenta la presidenta del Consejo Municipal, Andrea Cornejo, que desde esta posición de liderazgo lucha por los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad. El Plan de Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas (EBAU), beneficiará a 16.000 personas con discapacidad y más de 90.000 adultos mayores que viven en el municipio. El objetivo del EBAU tiene como objetivo la eliminación de barreras arquitectónicas, inclusión de diseño universal tanto en las construcciones existentes como nuevas y accesibilidad en los servicios de atención ciudadana, como el transporte.

La implementación de sistemas convencionales de transporte público urbano, como sistemas de metro buses, tranvías, metro, era muy limitada o inviable para una ciudad con las características de La Paz. En respuesta a las características urbanas y las necesidades propias de la movilidad, se requería de la creatividad de políticos, técnicos y de la ciudadanía para dar solución por aire, *Mi Teleférico*, y por tierra, el *Pumakatari*, al fenómeno de la "miniturización[72]" del transporte público y simultáneamente sentar las bases para la construcción de una ciudad inclusiva, accesible y con cultura ciudadana. Es por esto que el caso de estudio de La Paz es emblemático y representa muy bien cómo un sistema de transporte puede trascender la funcionalidad para transformar y mejorar la calidad de vida de millones de personas través de intervenciones de infraestructura y acciones concretas.

72. Actualmente por el municipio de La Paz circulan 540 rutas de transporte público en su mayoría operadas por unidades pequeñas (15.0000 vehículos), de baja capacidad y en malas condiciones de mantenimiento; que son operadas bajo limitados esquemas de coordinación y control, lo cual propicia la congestión, y genera situaciones de riesgo para la seguridad vial por la competencia de captura de pasajeros, que implica el uso de vehículos de baja capacidad y en malas condiciones de mantenimiento, operadas bajo limitados esquemas de coordinación y control, lo cual repercute negativamente en la movilidad de los ciudadanos.

MI TELEFÉRICO: CELEBRANDO LA INCLUSIÓN

El sistema de cable aéreo, *Mi Teleférico* fue concebido en el año 2011 para dar solución de transporte público a las ciudades de la Paz y el Alto. Ambas ciudades conurbadas y dependientes la una de la otra a nivel social y económico, requerían de una solución innovadora que superara los retos planteados por la escarpada topografía. La Paz está a 3.640 msnm mientras que la ciudad del Alto se encuentra a 4.150 msnm. Esta diferencia topográfica para un sistema de buses es un obstáculo importante porque las pendientes pronunciadas, y el desarrollo informal urbano del Alto generaron calles angostas por las que algunos buses no pueden transitar. Este sistema fue diseñado para reducir tiempos y costos de viaje, mejorar la accesibilidad urbana, la confiabilidad del transporte, la seguridad y reducir las emisiones de CO2. Este fue el primer sistema troncal de transporte público masivo por cable en la región de América Latina y el Caribe (ALC)[73].

73. Reformulación del Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja, BID, 2017.

MI TELEFÉRICO EXALTA LOS VALORES DE LA CULTURA INDÍGENA DE BOLIVIA.

IMG: EETC- CM, 2018

IMG: EETC- CM

Actualmente el sistema lo integra un anillo de 10 líneas (roja, amarilla, verde, azul, naranja, blanca, celeste, morada, marrón café y plateada), 37 estaciones y un total de 30,5 km construidos. Diariamente, *Mi Teleférico*, transporta por sus líneas troncales 4.000 pasajeros hora/sentido y 3000 pasajeros hora/ sentido por los tramos de enlace. Desde el periodo de mayo de 2014 hasta marzo de 2018 se realizaron 120.859.207 viajes de los cuales 41.817 viajes han sido realizados por personas con discapacidad. El teleférico funciona de manera regular, con una frecuencia de cabinas cada 12 segundos con una capacidad aproximada de 10 pasajeros cómodamente sentados El sistema opera 17 horas por día, y una capacidad máxima de 18.000 viajeros hora en ambos sentidos.

Mi Teleférico desde sus inicios incorporo ideas transformadoras y muy poderosas socialmente, lo que lo convertiría en un sistema innovador, con la capacidad de realizar profundas transformaciones y cambios en la percepción que tiene la sociedad sobre un sistema de transporte público. La política de movilidad *Mi Teleférico* se basa en 4 pilares:

1. El ser humano como centro del proyecto
2. Ser ambientalmente sostenible
3. Mejorar la ciudad
4. Gobierno e institucionalidad

UNA POLÍTICA HUMANIZADA

Desde un comienzo el proyecto se basó en la idea que "el ser humano es centro del proyecto", por tanto, la intención fundamental era mejorar la calidad de vida de las personas. Previo a *Mi Teleférico*, no había un sistema de transporte aceptable para los usuarios, era sucio, desordenado y congestionado. El cable aéreo de La Paz además del funcionamiento tiene en cuenta la experiencia de viaje del usuario, desde el momento de ingresar a la estación hasta terminar el recorrido.

EL SER HUMANO ES EL CENTRO DEL SISTEMA, ESTA GRÁFICA CAMBIA LA PALABRA PASAJEROS POR VIDAS. FUENTE: EETC- CM, 2018.

Con *Mi Teleférico*, se plantea un sistema que pudiera transformar a nivel urbano y social los lugares donde se implantara, para garantizar la integración multimodal a nivel físico y tarifario con otros medios como el bus *Pumakatari*, *Waina Bus*, y las bicicletas. La infraestructura, no sólo facilitó la conexión a los servicios existentes, también convirtió a las estaciones, en nodos de servicios (salud, comercio, educación y recreación) y de encuentro para los ciudadanos. Los edificios de las estaciones de colores vivos bautizados con nombres que enaltecen la cultura aimara y las torres del cable se alzan como hitos urbanos que se ven a la distancia animando el paisaje.

Otro elemento muy importante dentro de esta concepción de tener al ser humano como centro del proyecto, es la accesibilidad universal, así como el respeto hacia la diversidad de los usuarios. *Mi Teleférico* es un sistema inclusivo y accesible, está preparado para personas con discapacidad tanto desde la infraestructura como el personal que trabaja en la operación del sistema.

Desde el ingreso de la estación, se monitorean los pasajeros que requieren de algún tipo de asistencia. Varias de las estaciones ya están provistas de máquinas de boletos adaptas a la altura necesaria para un usuario en silla de ruedas. La velocidad de la cabina disminuye y el abordaje a la cabina es acompañado por un operario, que acomoda las sillas para dar más espacio al usuario con discapacidad y le pregunta la estación destino. Una vez el pasajero este abordo, el operario por radioteléfono se comunica con el personal de la estación final para que reciba al pasajero. Las cabinas también están equipadas de altavoces, cámaras y botón de pánico.

Un muy buen ejemplo de accesibilidad, es la Estación El Prado, en el centro de la ciudad. La estación al estar ubicada en un área altamente poblada y edificada requiere de diversos accesos, los cuales están equipados con rampas, elevadores y escaleras mecánicas que facilitan el acceso horizontal y vertical a los espacios como taquillas, servicio de baños, servicios dentro de la estación y a las zonas de abordaje. Las áreas circundantes y al interior de la estación tienen loza podotáctil y texturas para indicar los cambios de niveles. La señalética e iluminación adecuada para guiar de manera efectiva a los usuarios con discapacidad es un componente esencial que aparece en todos los espacios.

PASAJE COMERCIAL EL PRADO, LA PAZ.

Todos los elementos físicos que conforman la estación también facilitan la conexión con el exterior. El Prado, está aledaño a un pasaje comercial muy consolidado, el cual está muy bien señalizado y demarcado haciendo una diferenciación de las zonas de uso y accesos. También tiene dos pasarelas que conectan a la estación con el entorno urbano, ya que muy cerca se encentra una rotonda que interrumpe la continuidad y hace inseguro el paso peatonal.

Los beneficios de la accesibilidad se han traducido en el ahorro de $290.000 de bolivianos en pasajes para personas con discapacidad, $45.8 millones para adultos mayores y $8.6 millones para estudiantes, quienes tienen acceso a la tarjeta preferencial y reciben un descuento del 50% de la tarifa.

AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE

La congestión vehicular de La Paz a causa de la altísima motorización ha aumentado drásticamente las emisiones de gases efecto invernadero. Desde la implementación de *Mi Teleférico*, por ejemplo, la operación de la Línea Plateada ha podido reducir unas 2.500 toneladas de CO2 al año. Para su funcionamiento diario, *Mi Teleférico* utiliza energía eléctrica e incluso contribuye en la reducción de la contaminación acústica puesto que su sistema mecánico no emite ruido.

En colaboración del Ministerio de Medio Ambiente y Agua, *Mi Teleférico* trabaja para convertir a La Paz y El Alto en ciudades verdes, ecológicas, sanas y limpias. A través de esta alianza se coordinan la ejecución de acciones conjuntas, en educación, capacitación, campañas, talleres, ferias, sensibilización, socialización y difusión de normas relativas a la conservación, protección y defensa del medio ambiente. En varias de las estaciones, el sistema ha entregado 51.800 metros cuadrados de espacios verdes. Para el 2019, *Mi Teleférico*, tiene como objetivo plantar 20.00 árboles de especies nativas.

Según, el reporte de indicadores de la Empresa *Mi Teleférico*, la reducción de la emisión de gases contaminantes entre el 2104 y 2016 evito el consumo de 26.726 litros de gasolina por día evitando la emisión d 59,3 toneladas de CO_2 y por tanto evitando enfermedades respiratorias en la población. Para el 2019, *Mi Teleférico*, tiene como objetivo plantar 20.00 árboles de especies nativas.

CULTURA MI TELEFÉRICO Y SUS BENEFICIOS

La fase I del Teleférico redujo el tiempo de viaje más de 50%, mejorando la productividad de sus usuarios y el 96% de los usuarios calificaron al teleférico como excelente y muy bueno según la encuesta de satisfacción de 2016. La sociedad, quiere y valora el servicio. Las zonas alrededor de las estaciones se han desarrollado y crecido, pues muchas de estas áreas eran peligrosas en el pasado.

Más allá de la infraestructura que ha impactado positivamente en la calidad de vida de los usuarios, *Mi Teleférico*, cuenta con 47 programas de responsabilidad social cuyo principal objetivo es educar, informar y difundir el correcto uso del sistema, así como promover la Cultura Teleférico, la cual ha logrado permear a los ciudadanos, quienes repiten estos buenos comportamientos y valores en otros espacios.

La cultura *Mi Teleférico* es aplicable a todos los grupos poblacionales. Los niños cuentan con 11 programas enfocados en la lectura, artes, dibujo y la educación, entre los cuales destacan: el concurso de cuentos, *Aventura-T* y *Lectura al vuelo*, la cual es una revista con contenido solamente positivo que circula semanalmente por el sistema. También, las personas con discapacidad y los adultos mayores son un objetivo de estos programas. Por ejemplo, los Centros Vida, los cuales son puestos de salud ubicados en las estaciones de *Mi Teleférico* para atender pacientes que viven en inmediaciones ahorrándoles tiempo en el desplazamiento. Los beneficios de *Mi Teleférico* han sido tan impactantes, que se propone como terapia alternativa para niños con autismo a quienes les encanta viajar en la cabina y se relajan, superando los efectos de sus variables estados de ánimos.

GOBIERNO E INSTITUCIONALIDAD

Es muy importante abordar integralmente la discapacidad y, por lo tanto, trabajar coordinadamente desde distintos órganos y niveles del Estado en promover la inclusión para personas con discapacidad. La Ley Municipal Autonómica para las personas con discapacidad, Ciudad de La Paz 209/2016, promueve la inclusión de las personas con discapacidad y aborda específicamente el tema del acceso al transporte, estableciendo la disposición de los asientos en buses, ejecución de adecuaciones al espacio público y el establecimiento de una tarifa especial. Pese a que esta Ley Municipal, es posterior a la implementación de *Mi Teleférico*, este sistema se concibió como un sistema 100% accesible e inclusivo, de modo la administración de la Empresa *Mi Teleférico* se ha encargado de incorporar este principio desde la infraestructura hasta los funcionarios.

IMG: LaPaz Bus

Además de la coordinación, otro tema identificado es el financiamiento de la política de inclusión de las personas con discapacidad desde el transporte, especialmente en lo que refiere a inversión en la infraestructura y equipamiento necesario; así como para operar servicios exclusivos o la implementación de eventuales subsidios.

PUMAKATARI: LA PRIORIDAD ES MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS

"La ciudad te dice todos los días que no puedes, la gente te dice que no puedes, es un constante NO, desde que sales de tu casa y no puedes tomar un transporte, el momento en que se rompe la cadena de accesibilidad", dice Andrea Cornejo, presidenta del Concejo Municipal de La Paz y promotora de la Ley 209 de 2016, agregando que "este instrumento normativo resuelve el día a día de la persona con discapacidad", incluyendo la movilidad.

La accesibilidad implica un trayecto interrumpido y continuo. Sin embargo, las ciudades tienen un sinnúmero de elementos que se transforman en obstáculos y barreras para las personas con discapacidad, por ejemplo: puestos de comercio ambulante, árboles, aceras estrechas, vehículos mal estacionados, entre otros. Pero también existen otro tipo de barreras, que tiene que ver con la actitud y la educación y que son más propias de la operación y del servicio, cuando un conductor de bus no se detiene a recoger un pasajero con discapacidad porque puede tardar más tiempo en acceder al vehículo o cuando no sabe que los animales de servicio, como los perros guías, pueden acceder a interior del bus.

EL BUS PUMAKATARI: PRIMER ESLABÓN DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD

El *Pumakatari* debutó el 5 de enero de 2014 como la primera modalidad del sistema La PazBus, administrado por el Servicio de Transporte Municipal (SETRAM). El *Pumakatari* se concibió como un autobús lanzadera para conectar con el sistema BRT, para atender la demanda de los ciudadanos que viven en las laderas más alejadas de La Paz. Los 61 buses de la primera fase del sistema La PazBus se inauguraron durante un acto simbólico y festivo la *Ch'alla*, una práctica aimara que consiste en humedecer un objeto con una bebida ritual para protegerlo y bendecirlo.

Desde su implementación, de los principios que rigen la infraestructura y el servicio del *Pumakatari* incluyen la accesibilidad y la universalidad, Edward Sánchez, Director General del Sistema de Transporte Integrado de LaPaz Bus, enfatiza en que todos los ciudadanos, sin restricción, pueden utilizar el servicio bajo condiciones de equidad, calidad y seguridad, garantizando el derecho a la libre movilidad. Es por esto que LaPaz Bus ha adquirido el mayor compromiso para cumplir con estas premisas tanto a nivel de la infraestructura como a nivel operativo.

Actualmente, el autobús *Pumakatari* opera continuamente durante las 24 horas del día, está conformado por seis líneas y tiene una flota de 179 buses. El bus fue específicamente diseñado para vencer la compleja orografía de La Paz, el cual se desarrolló a partir de un prototipo desarrollado con la mejor tecnología y parámetros de accesibilidad universal como:

- Mayor altura de la carrocería del bus para adaptase a la diferencia de alturas y pendientes de las aceras y calles.
- Puerta exclusiva de entrada o salida.
- Capacidad para 61 personas: 29 sentadas y 32 de pie. Asientos destinados para uso exclusivo de mujeres embarazadas, niños adultos mayores y personas con discapacidad. En comparación a los buses convencionales, el *Pumakatari* tiene el doble de sillas azules.
- Espacio para personas en sillas de ruedas.
- Pasamanos verticales y horizontales y agarraderas individuales.
- Elevador hidráulico en la puerta posterior para el acceso de silla de ruedas.
- Personal encargado de asistir a los pasajeros con el pago del pasaje, acceso, información y seguridad.
- Sistema de altavoces para escuchar mejor al personal responsable y teléfono para comunicación con el centro de control.
- Pantallas que ofrecen información de interés.
- Letreros LED con información de las paradas y las rutas.
- Botiquín de primero auxilios.
- Cámaras de seguridad.
- Sistema de altavoces.
- Espacio dedicado para perros guía.
- Una Unidad de Servicio Al Ciudadano (SAC) que atiende los requerimientos y quejas de los usuarios de los buses.

El sistema La Paz Bus, cuenta con una estación de transbordo de pasajeros y con puntos de intercambio modal compartidos con las líneas roja, amarilla y verde del sistema de *Mi Teleférico*, transportando 22.951 pasajeros día. Adicionalmente, hay 30 buses *Chiki Titi,* vehículos de menor tamaño y capacidad que sirven las áreas de más difícil acceso.

Las paradas de buses están equidistantes a 350 metros, distancia que es muy conveniente para el peatón y adaptadas con parámetros de diseño universal. Varias de las estaciones están emplazadas en el área de influencia de equipamientos urbanos tales como escuelas, polideportivos e institutos para personas con discapacidad.

Un ejemplo de ello, son los estudiantes de la Unidad Educativa High School que tiene un programa especial para personas con discapacidad cognitiva y que cuenta con 27 estudiantes entre los 6 y 34 años. La maestra y líder del proyecto María Luisa Aguilar, comenta que el *Pumakatari* ha permitido "que muchos de los estudiantes puedan transportarse desde muy lejos de manera autónoma y segura para asistir a clases". Adicionalmente, los niños han mejorado sus habilidades de comunicación y socialización, dada a esta situación.

En cuanto a su entorno más cercano, las aceras tienen pavimento podo táctil y rampas en las esquinas, lo que facilita el acceso a personas con discapacidad visual y motora.

Además de contar con un conductor, el bus también cuenta con un anfitrión, el cual es el encargado de cobrar el pasaje del bus e informar del servicio. Esta persona es clave para asistir con el acceso y guía dentro del bus y en las paradas a las personas con discapacidad, mujeres, niños y adultos mayores. Periódicamente, al personal del *Pumakatari* se le capacita con los protocolos de asistencia y emergencia. También existe un descuento del 50% en el pasaje del bus, y para recibirlo, la persona debe tener la tarjeta de discapacidad. Este beneficio también lo reciben niños y adultos mayores.

PUMAKATARI CELEBRA LA CULTURA AIMARA Y LA DIVERSIDAD

El nombre *Pumakatari* hace referencia a la unión del puma (felino andino) y de la *katari* (serpiente), dos animales de gran significado para la cultura *tiahuanacota*. No sólo el nombre elegido para este sistema integrado de buses tiene un gran sentido de pertenencia e identidad con la cultura ancestral, lo es también su imagen, la cual fue producto de una convocatoria a colectivos creativos de la ciudad.

Una de las figuras del *Pumakatari* es Sara Quispe, una típica chola paceña que conduce uno de los buses del sistema. "Sarita", como la llaman sus compañeros, tiene 35 años y ha conducido camiones, minibuses, taxis y actualmente un *Pumakatari*. Sara fue una de las primeras conductoras del sistema consiguiendo que muchas otras mujeres se animarán a hacerlo. Al respecto Sara dice: "No ha sido fácil. Me dijeron que no podían dar licencias a mujeres y que yo debía ir a mi casa a cocinar. Yo me fui llorando, pero no me di por vencida".

Gracias a mujeres como Sara el atuendo tradicional de la mujer indígena boliviana ha dejado de ser un estigma para convertirse en un símbolo de reivindicación racial y de la mujer. Este tipo de personajes e historias son de gran importancia en Bolivia, país que lidera el escalafón con los mayores índices de violencia hacia la mujer de la región de ALC: 7 de cada 10 mujeres sufren de violencia de todo tipo y entre 10 y 12 denuncias diarias son registrados por maltrato, prohibiciones y limitaciones dentro de la familia.

LaPaz Bus incentiva la contratación e inserción de mujeres en el sector de transporte, sin embargo, son escasas las mujeres capacitadas en estos oficios; el siguiente paso será la consolidación de una escuela de conducción con enfoque de género.

EL CIUDADANO PUMAKATARI: VALORES Y EDUCACIÓN

La intervención en cualquier ámbito de la gestión pública exige la importancia que todo programa o proyecto este acompañado de campañas de sensibilización, educación e involucramiento. En el caso de la inclusión para personas con discapacidad, es esencial que los otros usuarios del sistema, así como quienes prestan servicios (entre ellos, conductores y vendedores de pasajes) sean amables, pero sobre todo que tengan disponibilidad para responder a las solicitudes de asistencia. Un estudio de la organización MENCAP en el Reino Unido encontró que entre los problemas más comunes que declaran las personas con discapacidad cognitiva en el transporte público están: la falta de comprensión y conocimiento respecto a las dificultades que enfrentan en sus viajes, tanto por parte de los otros usuarios, como de los conductores y la inseguridad.

Desde LaPaz Bus se trabaja constantemente en la creación de una conciencia cívica a través de vehículos que diariamente están en perfectas condiciones de uso, el personal capacitado y confiabilidad del servicio. Los usuarios de *Pumakatari* cambian su mentalidad y se recuperan valores como el respeto, simpatía y solidaridad, comportamientos que luego son replicados en otros espacios de la ciudad. Para lograr esto, el servicio también ha incluido un componente de educación y capacitación en cuanto a la inclusión de usuarios con discapacidad, los cuales son impartidos a todos los empleados de LaPaz Bus:

- Campañas de educación sobre las dificultades que enfrentan los usuarios con discapacidad en el sistema.
- Campañas que promueven la colaboración de los otros usuarios, sensibilizando respecto a la responsabilidad social de la inclusión discapacidad.

- Campañas que eduquen respecto a la forma de colaborar y asistir a las personas con discapacidad, mientras hacen uso del sistema de transporte público.

Así mismo, LaPaz Bus promueve un programa de inclusión laboral para personas con discapacidad cognitiva, para que sirvan como anfitriones del bus. Esto, no solo permite acceder a esta población a un empleo digno, sino también se convierten en embajadores de la tolerancia y respeto frente a la diversidad e inclusión. En el caso de los conductores y otros prestadores de servicios, el entrenamiento sobre la discapacidad es un requisito dentro del contrato de operación del sistema.

CONCLUSIÓN

Mi Teleférico y *Pumakatari*, son un gran ejemplo de transformación positiva de la sociedad mediante un servicio de transporte cuyo centro es el ser humano. A través de la educación, servicio e inclusión de toda la sociedad (personas con discapacidad, adultos mayores y niños) estos dos sistemas demuestran como la movilidad urbana puede aportar a la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. Cuando el transporte público se entiende de una forma holística, no solo a través del número de pasajeros transportados, sino también del servicio, la atención y la humanización del viaje, los resultados van más allá y transforman un recorrido en una experiencia positiva que cambia la vida de cada ciudadano. Esta transformación es muy poderosa porque educa ciudadanos y genera una apropiación del sistema, dos elementos fundamentales para la sostenibilidad, la convivencia e inclusión ciudadana.

Sistema de Transporte Humanístico

1. **La experiencia humana es el principio que guía el diseño y la operación de los sistemas de transporte urbanos.**
2. **Los sistemas de transporte son un componente fundamental para lograr ciudades sostenibles, saludable y limpias.**
3. **Los sistemas de transporte humanísticos combinan tecnologías con una cultura incluyente de las diversas identidades y necesidades de movilidad de la población.**

REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo (2017). Reformulación del Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja. Available at: https://www.iadb.org/en/project/BO-L1079 (09 de 28 de 2019)

Banco Interamericano de Desarrollo (2019). Mapas de Viaje del Cliente: Políticas de mejoramiento para la accesibilidad universal en los sistemas de transporte público de América Latina y el Caribe. Available at: https://publications.iadb.org/es/accesibilidad-e-inclusion-en-transporte-analisis-en-ciudades-latinoamericanas-mapas-de-viaje-bogota (09 de 28 de 2019)

Educo (2019). Andrea, líder y activista, supera día a día las barreras de la discapacidad. Available at: https://educo.org.bo/2019/03/08/andrea-lider-y-activista-supera-dia-a-dia-las-barreras-de-la-discapacidad/ (09 de 25 de 2019)

Empresa Mi Teleférico (2019). Available at: https://www.miteleferico.bo/?p=4986 (09 de 30 de 2019)

Empresa Mi Teleférico (2018) Memorias: 2017- 2018.

Empresa Mi Teleférico (2018) Indicadores 2018.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Plan Integral La Paz 2040 (2015).

Concejo Municipal de La Paz (2018). Available at: http://www.concejomunicipal.bo/concejo/2018/10/30/plan-ebau-de-eliminacion-de-barreras-arquitectonicas-beneficiara-a-16-mil-personas-con-discapacidad/

Página siete (2016). Sara Quispe, conductora del Puma Katari. Available at: https://www.paginasiete.bo/especial01/2016/7/16/sara-quispe-chofer-pumakatari-102648.html (01 de 10 de 2019)

Los tiempos (2017). Andrea Cornejo: La ciudad debe adaptarse a nosotros. Available at: https://www.lostiempos.com/oh/entrevista/20171204/andrea-cornejo-ciudad-debe-adaptarse-nosotros (01 de 10 de 2019).

LaPaz Bus (2016) El inicio de la transformación del transporte en La Paz.

IMG: LaPaz Bus

UN PAISAJE URBANO ACCESIBLE: EL CORREDOR DE TRANSPORTE DE PORTLAND

Lance Freeman

Las ciudades son el mayor invento de la humanidad.

Edward Glaeser, Triumph of the City, 2011

Las ciudades han sido el centro del progreso humano y la sede de las grandes civilizaciones del mundo. Para tener plena participación en el progreso humano, hace falta tener acceso a la ciudad. En este capítulo se describe un proyecto de infraestructura de tránsito de Portland, Oregón (Estados Unidos), concebido para que sea accesible al mayor número posible de personas, facilitando así la inclusión en ese "gran invento" antes citado, en una mezcla de exageración y verdad. Tras describir de manera breve cómo las ciudades han sido históricamente inaccesibles para ciertos grupos de personas, se enumeran algunos intentos de fomentar la accesibilidad mediante la reglamentación y diseños más inclusivos para el entorno construido. A continuación, realiza una descripción del corredor de transporte de Portland, un ejemplo de paisaje urbano accesible.

CIUDADES INACCESIBLES

Desde finales del siglo XIX, las ciudades han sido el centro del comercio, la política y la vida intelectual. Hoy en día, aunque las ciudades albergan al 50% de la población mundial, representan el 80% del PIB mundial (Dobbs et al. 2011). Es en las ciudades donde se encuentra gran parte del fermento creativo de la humanidad. El Renacimiento prosperó en la ciudad de Florencia, en lo que hoy es Italia. Las finanzas modernas tienen sus raíces en el Londres y la Nueva York del siglo XVIII. Por lo tanto, hoy en día, la plena participación en todos los aspectos de la vida —como se establece en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad— exige, sin duda, el acceso a todos los aspectos de una ciudad.

Históricamente, el acceso de muchas poblaciones marginadas a la ciudad ha estado bloqueado o limitado.

Por ejemplo, la organización espacial de muchas ciudades de América del Norte a menudo no satisface las necesidades de las mujeres. La ciudad moderna está orientada a las necesidades y actividades de los trabajadores asalariados. En consecuencia, el transporte público suele estar diseñado para satisfacer las necesidades de los trabajadores que se desplazan hacia y desde los distritos comerciales, siendo la frecuencia temporal más alta durante las horas en que los trabajadores se desplazan hacia y desde el trabajo. Las necesidades de las mujeres, que realizan una parte desproporcionada de las tareas domésticas no remuneradas en las horas de menor actividad, están en un segundo plano en comparación con las de los hombres, que tienen más probabilidades de realizar trabajos remunerados (Markusen, 1980). Más recientemente, como las mujeres se han unido a la fuerza de trabajo remunerada en un número cada vez mayor, su uso de la ciudad todavía difiere del de los hombres. Las mujeres siguen realizando más tareas domésticas no remuneradas, algunas de las cuales implican traslados fuera del hogar, utilizan el espacio público de manera diferente a los hombres y se preocupan más por su seguridad física (Foran, 2013).

En el contexto de los Estados Unidos, la población de origen africano ha sufrido severas restricciones en su acceso a la ciudad. A principios del siglo XX, esa población a menudo se enfrentaba a restricciones legales (por ejemplo, zonificación racial, pactos restrictivos) así como a restricciones ilegales (por ejemplo, atentados terroristas con bomba) que limitaban el lugar donde podían vivir (Rothstein, 2017). Muchas ciudades más pequeñas llegaron a declararse "ciudades del ocaso", en las que se aconsejaba a los afroestadounidenses que se marcharan antes del ocaso, no fuera que sufrieran daños corporales o terminaran en la cárcel (Loewen, 2005).

Las personas con discapacidad también han sido a menudo excluidas de la ciudad o han tenido un acceso limitado a ella. En muchos casos, estas personas se han visto impedidas de participar plenamente en los paisajes urbanos, o solo han podido hacerlo a través de un esfuerzo hercúleo. Los comercios minoristas abiertos al público con frecuencia han excluido a las personas con discapacidad. Por ejemplo, antes de la Ley sobre los Estadounidenses con Discapacidad, a las personas ciegas que utilizaban perros guía se les negaba el servicio en establecimientos que normalmente no permitían el ingreso de perros. Michael Pachovas, un estudiante con discapacidad de la Universidad de California en Berkeley en la década de 1960, recordó lo siguiente: "...tenía que planificar mis clases de manera que cada una se impartiera en un lugar cuesta abajo de la anterior... Al final del día, me hacía llevar por alguien en su auto o pedía que me empujaran cuesta arriba" (Greve, 2007).

Entre los determinantes más importantes de la accesibilidad de una ciudad está su transporte público.

El diseño y la planificación del transporte público y las configuraciones espaciales resultantes muchas veces han pasado por alto las necesidades de las personas con discapacidad (Hine y Grieco, 2003). Antes de fines del siglo XX, el transporte público generalmente tenía pocas adaptaciones, o ninguna, para las personas con discapacidad. Incluso hoy en día, el transporte público en muchas ciudades antiguas no incluye plenamente a esas personas. La ciudad de Nueva York tiene uno de los sistemas de metro más extensos del mundo, pero solo una cuarta parte de sus estaciones cuentan con ascensores, lo que las hace inaccesibles para las personas que tienen problemas de movilidad, usan silla de ruedas o simplemente utilizan un cochecito para transportar a un niño, circunstancia que se puso de relieve con la reciente muerte de una mujer que cayó por las escaleras mientras llevaba un cochecito (Barron, 2019). Solo 71 de las 270 estaciones del metro de Londres, el más antiguo del mundo, son accesibles en silla de ruedas o en un vehículo de movilidad. El metro de París es aún peor en comparación, con solo 15 de las 303 paradas del Metro completamente accesibles para sillas de ruedas (Mead, Symons y Adzkia, 2017).

La Autoridad de Tránsito de la ciudad de Nueva York ofrece un servicio de transporte especial ("paratránsito") para personas con determinadas discapacidades. Este tipo de servicio suele operar minifurgonetas o autobuses con elevadores para sillas de ruedas y otras adaptaciones para aumentar la accesibilidad. Se trata de vehículos que operan sin horarios fijos y a menudo en rutas flexibles; normalmente los usuarios tienen que programar el servicio con antelación. Si bien esto es ciertamente una mejora con respecto a un servicio completamente inaccesible, como fue el caso en la mayoría de los sistemas de transporte de los Estados Unidos a principios del siglo XX, los servicios de paratránsito no suelen ser ni de lejos tan eficientes como los sistemas de transporte masivo convencionales. Por ejemplo, los autobuses del paratránsito viajan más lentamente que los trenes subterráneos. Además, como el usuario debe programar el servicio a veces con 24 horas de antelación, las opciones de viaje espontáneo son limitadas.

Un trabajador que depende del servicio de paratránsito de la ciudad de Nueva York y necesita permanecer en el trabajo una hora más de lo normal simplemente no puede hacerlo si no previó esa necesidad con 24 horas de antelación.

Robert Imrie, un experto en discapacidades de la Universidad de Londres, captó de manera conmovedora las frustraciones de los usuarios del servicio de paratránsito en una serie de entrevistas realizadas en la década de 1990. Dos usuarios de ese servicio en el Reino Unido describieron sus experiencias de la siguiente manera:

"Hemos avanzado algo con el servicio de transporte puerta a puerta. Los servicios sociales lo financian y en teoría es un buen servicio. [Pero] tienes que saber con dos días de antelación lo que quieres hacer y solo puedes usarlo en ciertos momentos". (Imrie 2000, 1647)

"El problema con el servicio es que es inadecuado... [P]uedes sentarte a llamar por teléfono todo el día y nunca lograr comunicarte, así que es difícil acceder. Incluso si logras comunicarte, no hay garantía de que haya un autobús disponible, y a menudo tienes que viajar en horas inoportunas. Es un sistema muy inflexible; si cambias de opinión sobre ir y ellos pasan a buscarte, te cobran de todos modos... [Si] haces una reserva para ir al centro de la ciudad y luego decides ir a la biblioteca, es la persona que conduce quien decide si llevarte o no, y a menudo no lo hace. Simplemente no es un servicio satisfactorio en general". (Imrie 2000, 1647-648).

En general, los sistemas de paratránsito, si bien mejoran el acceso de las personas discapacitadas, también las segregan de los servicios de transporte que utilizan las demás personas (Patel, 2019). Imaginemos una familia integrada por personas con y sin discapacidad que planifica un viaje usando el transporte público. Si el viaje incluye rutas inaccesibles para las personas con discapacidad, estas tendrán que viajar por separado en los servicios de paratránsito. Esa experiencia sirve para recordarles su situación de desventaja, incomoda a toda la familia y no alcanza el objetivo de la inclusión.

La inaccesibilidad asociada al transporte público suele comenzar con la propia planificación.

La planificación del transporte en general se basa en la demanda observada, es decir, en las pautas actuales del tráfico y el uso del transporte. Pero esto pasa por alto la "demanda suprimida", es decir, la demanda que existiría si los servicios fueran más accesibles (Hine y Grieco, 2003). Cuando los subterráneos carecen de ascensores o las paradas de autobús están demasiado lejos, las personas con discapacidad pueden verse obligadas a quedarse más en casa y a planificar su vida de manera que usen el transporte público con poca frecuencia (Dwyer, 2017). Los planificadores interpretan esta falta de traslados en medios inaccesibles como una falta de demanda. Sin embargo, si los servicios de transporte público fueran más accesibles, las personas con discapacidad podrían, en efecto, utilizarlos con mayor frecuencia, ya sea por motivos laborales, de atención de la salud o de otra índole.

La movilidad en las sociedades occidentales contemporáneas da prioridad a las necesidades de las personas sin discapacidad y, dentro de este grupo, a las que viajan para realizar un trabajo remunerado en el horario convencional, de 9 a 17 horas.

Los grupos marginados que trabajan fuera de ese horario, como las mujeres y las personas con discapacidad, quedan en inferioridad de condiciones en lo que respecta al acceso al transporte.

La enajenación, las molestias y el peligro que representan para estos grupos marginados las ciudades construidas pensando en las personas sin discapacidad se reflejan en las entrevistas realizadas por Imrie:

"El problema es que la infraestructura no está realmente orientada al acceso a los autobuses, porque si vas por la ciudad ves que el acceso a las paradas de autobús no es posible porque los autos se estacionan en ellas. Así que, si estoy sobre la acera y el autobús se detiene allí, no puede acercarse lo suficiente a la acera para que me suba, entonces yo tendría que tratar de salir de la acera... Como no puedo hacer esto, solo miro pasar al autobús" (Imrie 2000, 1647).

"Fui a visitar un edificio accesible de última generación, y cuando me bajé del taxi me encontré con que apenas podía mover mi silla. Cada centímetro cuadrado de la acera era irregular y estaba lleno de baches, así que, aunque había todas esas instalaciones dentro, no servían de nada porque no podíamos entrar al edificio. No piensan en eso, ¿verdad?" (Imrie 2000, 1648).

"Dondequiera que voy, lo que llama la atención es mi cuerpo y lo que no puedo hacer" (Imrie 2000, 1651).

Una aspiración fundamental de las personas con discapacidad es no ser segregadas de la sociedad en general, ya sea en el empleo, en las instituciones residenciales o en el transporte especial.

Al principio de la declaración de la Unión de Discapacitados Físicos contra la Segregación (Union of the Physically Impaired Against Segregation, UPIAS), que se considera el manifiesto del "modelo social" de la discapacidad (véase el capítulo de Freeman y Libertun en este volumen), se establecen "...disposiciones para que nosotros (las personas con discapacidad) participemos plenamente en la sociedad" y el deseo de que obtengamos "...la máxima independencia posible en las actividades de la vida diaria, para lograr la movilidad, emprender un trabajo productivo y vivir donde y como elijamos, con pleno control sobre nuestras vidas" (Union of the Physically Impaired Against Segregation, 1970).

HACER QUE LAS CIUDADES SEAN ACCESIBLES

El activismo de las personas con discapacidad dio lugar, con el tiempo, a varios cambios de política que aumentaron gradualmente la accesibilidad para cualquier persona con discapacidad en el paisaje urbano. Estas políticas fueron en un principio voluntarias, como la norma 117.1 del Instituto Nacional de Normalización de los Estados Unidos (American National Standards Institute), titulada "Hacer que los edificios sean accesibles y utilizables por los discapacitados físicos", de 1961. Más tarde se hicieron obligatorias, como en el caso del artículo 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973, que prohibía la discriminación en los proyectos financiados con fondos federales, y la Ley sobre los Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), de 1990, que exigía "ajustes razonables" para las personas con discapacidad y aumentaba lentamente el acceso al exigir que se modificara el entorno construido para adaptarlo a sus necesidades.

IMG: Portland.gov

IMG: Portland.gov

IMG: Portland.gov

Sin embargo, poco a poco se hizo evidente para los arquitectos, los promotores y la propia comunidad de personas con discapacidad que el cumplimiento de los requisitos mínimos de normas como la ADA distaba mucho de ser óptimo, por varias razones (Story, Mueller y Mace, 1998). En primer lugar, la creación por separado de características accesibles para las personas con discapacidad suele ser costosa. En segundo lugar, las denominadas características accesibles a menudo atraían a un público mucho más amplio que el que se concibió originalmente con esas políticas. Por ejemplo, las personas mayores a menudo se beneficiaban de las adaptaciones realizadas para las personas que presentan deficiencias de movilidad. Por último, como se sugiere en el análisis anterior, las políticas destinadas a cumplir las normas mínimas, como las de la ADA, suelen segregar y estigmatizar a las personas con discapacidad (Story, Mueller y Mace, 1998). A raíz de estas consecuencias tal vez no deseadas, el concepto de "diseño universal" que se examina a continuación surgió como una escuela de pensamiento, un sentido de conciencia e incluso lo que algunos podrían llamar un movimiento social entre diseñadores, constructores y planificadores (Story, Mueller y Mace, 1998).

Por su parte, los reglamentos de la ADA pueden considerarse, no obstante, como un "piso" para las normas de accesibilidad aceptables. Como la Sociedad Americana de Arquitectos Paisajistas expresa claramente, los requisitos de la ADA y leyes similares "...son una norma mínima para la accesibilidad. Debido a que se centran más en los aspectos técnicos de la accesibilidad que en la calidad de la experiencia, las normas de la ADA suelen dar lugar a espacios que siguen siendo de muy difícil acceso para las personas con discapacidad, lo que las deja física y mentalmente desconectadas de la vida pública" (Dillon y Green, 2019).

Las adaptaciones convencionales, como las destinadas a las personas con discapacidad, se centran en soluciones prácticas destinadas al fin limitado de proporcionar acceso.

El objetivo es cumplir con el requisito especificado por la ADA de hacer ajustes razonables para permitir el acceso de las personas con discapacidad. Consideremos la entrada a un servicio público: un edificio puede tener varios escalones hasta la entrada principal, lo que hace esta entrada inutilizable para las personas en silla de ruedas, los padres y madres con cochecitos y otras personas con movilidad limitada. Una solución es proporcionar una rampa que permita la entrada al edificio a través de una puerta lateral, una adaptación que sería compatible con los requisitos de la ADA. Así pues, la rampa cumpliría el objetivo limitado de permitir el acceso de las personas que usan sillas de ruedas al edificio.

El suministro de la rampa también sería una gran mejora con respecto a la época anterior a la ADA, en la que se hacían pocos ajustes, o no se hacía ningún ajuste, para las personas con discapacidad.

En cambio, el diseño universal va más allá del objetivo limitado de proporcionar acceso a las personas con discapacidad y trata de proporcionar acceso "... sin necesidad de adaptación, modificación, dispositivos de asistencia o soluciones especializadas, a cualquier persona de cualquier edad o tamaño o que tenga una capacidad o discapacidad física, sensorial, mental o intelectual en particular" (Centre for Excellence in Universal Design, 2019). Una de las diferencias más destacadas es que el diseño universal tiene por objeto permitir lo que se denomina "uso equitativo", definido por el Centro para el Diseño Universal (Center for Universal Design, 1997) mediante las siguientes orientaciones:

- Proporcionar los mismos medios de uso a todas las personas usuarias, idénticos siempre que sea posible, y equivalentes cuando no lo sea.
- Evitar la segregación o la estigmatización de las personas usuarias.
- Hacer que las disposiciones relativas a la privacidad, la seguridad y la protección estén al alcance de todas las personas usuarias por igual.
- Hacer el diseño atractivo para todas las personas usuarias.

Cuando se considera el diseño a través del principio de "uso equitativo", queda claro por qué las adaptaciones restringidas para cumplir los requisitos de la ADA, como una rampa para una entrada lateral, son diferentes de una solución concebida utilizando los principios del diseño universal. Una rampa que conduce a una puerta lateral, si bien permite el acceso al edificio, necesariamente segrega a quienes tienen una discapacidad. Mientras que las personas sin discapacidad pueden entrar por la entrada principal, las que sí tienen discapacidad se ven obligadas a utilizar una entrada accesible alternativa, en un claro ejemplo de segregación. Además, es fácil imaginar cómo una entrada lateral alternativa, aunque aumente el acceso, podría sin embargo servir para estigmatizar a quienes deben utilizarla. Consideremos un grupo integrado por personas con y sin discapacidad. Mientras que las personas sin discapacidad pueden entrar por la entrada principal, las que sí tienen discapacidad se ven obligadas a utilizar la entrada lateral, lo que probablemente requiera más tiempo y esfuerzo para entrar en el edificio. Los integrantes del grupo que no tienen impedimentos podrían tener que esperar en algún lugar acordado dentro del edificio, lo que pondría a la persona o las personas

que sí los tienen la carga de sentir que están molestando a otras en su grupo. Este es un ejemplo de cómo una solución restringida para el problema de la accesibilidad —en este caso una rampa que cumple con la ADA para una entrada lateral— puede segregar y estigmatizar a las personas con discapacidad.

Una solución a la cuestión del acceso para las personas con problemas de movilidad que se ajuste más a los principios del diseño universal sería una entrada amplia en pendiente.

Con una entrada de este tipo, tanto las personas que tienen un impedimento como las que no lo tienen podrían acceder fácilmente al edificio. No habría necesidad de que las personas con discapacidad de un determinado grupo utilizaran una entrada separada, ni de que se reunieran en un lugar designado dentro del establecimiento y, por consiguiente, sería menos probable que las personas con discapacidad se sintieran estigmatizadas por tener que molestar a las personas sin discapacidad de su grupo.

EL PROYECTO DE REVITALIZACIÓN DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DE PORTLAND

El proyecto de revitalización del corredor de transporte de Portland, ubicado en el centro de Portland, Oregón, ofrece un caso ejemplar de un paisaje urbano accesible.

Dado que la ADA ha estado vigente durante casi tres decenios en los Estados Unidos, no debería sorprender que el proyecto, que se encontraba en fase de planificación a principios del decenio de 2000, cumpla con esa ley y, por lo tanto, que sea en su mayor parte accesible a las personas con discapacidad. Sin embargo, el diseño del proyecto también se vio influido por las directrices de diseño universal y, en consecuencia, el nivel de accesibilidad que ofrece va más allá de lo exigido por la ADA.

Conocida como la "ciudad de las rosas" por su clima hospitalario y su suelo favorable al cultivo de rosas, Portland se encuentra en la confluencia de los ríos Willamette y Columbia. Fundada en 1843, es la mayor ciudad del estado de Oregón, con 667.589 habitantes en 2019, lo que la convierte en la 24.ª ciudad más grande de los Estados Unidos. Portland es conocida por ser una de las ciudades más modernas y progresistas del país: es ecológica, se encuentra a la vanguardia de la planificación regional, y tiene microcervecerías y una cultura del café bien desarrollada.

El corredor de transporte de Portland (Portland Transit Mall) se desarrolló inicialmente en los años 70. Como ocurría en muchas ciudades de Estados Unidos a finales del siglo XX, el centro de Portland estaba en ese momento en declive debido a la desindustrialización y la suburbanización. Por las calles circulaban sobre todo automóviles, y las aceras a menudo estaban desoladas y eran poco atractivas. Para revertir ese declive, el plan original del corredor de transporte procuraba fortalecer el centro de la ciudad convirtiéndolo en un punto de convergencia de la vida comercial, cultural y gubernamental de la región. Para ello se creó un corredor que concentró lo que entonces eran servicios de transporte descentralizados en dos vías: la 5ª y la 6ª avenidas, en el centro de Portland.

El paisaje urbano fue modificado con mobiliario atractivo, materiales para las aceras y otras mejoras estéticas para hacer del centro de la ciudad un destino deseable.

El plan original también coordinaba las densidades más altas permitidas con servicios de transporte de alta calidad. Con esta transformación se crearon líneas de transporte que aumentaron el acceso regional al centro de la ciudad, integrando mejor a los peatones y reduciendo el conflicto entre los vehículos privados y el transporte público. Todo esto sirvió para consolidar el corredor como punto de convergencia del centro de Portland.

El corredor original fue considerado un gran éxito, fue anunciado como "uno de los proyectos de este tipo más impresionantes del país" y obtuvo numerosos premios de arquitectura y planificación (Goldberger, 1979). Pero con el paso del tiempo y los cambios en los contextos económicos y físicos circundantes, la necesidad de mejoras se hizo evidente. Por ejemplo, muchas sedes de bancos que ocupaban lugares centrales en el corredor original habían cerrado. Además, se esperaba que los cafés de las aceras se convirtieran en una atracción popular, pero no fue así.

El objetivo del esfuerzo de revitalización era mejorar la accesibilidad al centro de Portland aumentando la capacidad de transporte y mejorando el servicio. El fortalecimiento de la accesibilidad al núcleo de la ciudad fue coherente con los esfuerzos de planificación regional en el área metropolitana de Portland para mantener esa zona como "...la concentración más densa de viviendas, empleos y oportunidades recreativas" de la región (Oficina de Planificación de Portland, 2004, 13). El objetivo de mejorar el acceso al transporte público también era coherente con el Plan Municipal Integral, que prevé tanto "reforzar la posición del centro de la ciudad como núcleo comercial, de servicios y de viviendas de alta densidad de la ciudad y la región", como hacer del transporte público el medio preferido para llegar a los principales destinos de toda la región (Oficina de Planificación de Portland 2004, 13).

Con estos objetivos, la municipalidad creó una línea de tren ligero en Portland. Esta adición se consideró una oportunidad para aprovechar el éxito del corredor original aumentando enormemente el número de pasajeros y el acceso al centro de la ciudad. El corredor ampliado y revitalizado se convertiría en última instancia en uno de los mayores corredores de su tipo en América del Norte.

El municipio, incluyendo la Oficina de Planificación y la Comisión de Planificación, emprendió una cuidadosa labor de planificación a fin de aprovechar plenamente la oportunidad que ofrecía la introducción del tren ligero en Portland. Este esfuerzo constituyó el importante contexto institucional para revitalizar el corredor de transporte de Portland de manera que diera como resultado un proyecto ejemplar en cuanto a su accesibilidad para las personas con discapacidad. Varios factores contribuyeron al exitoso rediseño del corredor.

En primer lugar, Portland adoptó políticas que han facilitado el desarrollo de espacios inclusivos. En 1990, la municipalidad publicó sus Directrices fundamentales de diseño del plan del centro de la ciudad, que fueron posteriormente actualizadas en 2000 y 2003. Estas directrices "...tienen por objeto ayudar a los diseñadores y promotores a comprender las expectativas de diseño urbano de la ciudad" (Oficina de Planificación de Portland, 2003, 2). Los proyectos y urbanizaciones que se consideren "importantes para el carácter de la ciudad" deben ser examinados por la Comisión de Diseño de Portland y la Comisión de Hitos Históricos de Portland (Oficina de Planificación de Portland 2003, 2). Los procesos de revisión incluyen el análisis de varios elementos de una propuesta determinada (por ejemplo, emplazamiento, materiales exteriores, estacionamiento, etc.) y un proceso para garantizar que el proyecto propuesto sea coherente con los principios de las Directrices fundamentales de diseño del plan del centro de la ciudad. El proyecto de revitalización del corredor de transporte, situado en el corazón del centro de Portland, está comprendido en el distrito correspondiente al plan del centro de la ciudad y por lo tanto fue objeto de una revisión del diseño automáticamente.

En las Directrices fundamentales de diseño del plan del centro de la ciudad de Portland se incluye la de "integrar el diseño sin barreras" (Oficina de Planificación de Portland 2003, 88).

En esta directriz se sugiere que los sistemas peatonales solo pueden ser eficaces "...cuando todas las personas pueden ir y volver de un lugar a otro con facilidad", mientras que en el pasado no se tenía en cuenta el uso de los espacios peatonales por parte de todas las personas.

Las directrices van más allá del mero cumplimiento de los requisitos de la ADA y piden, en cambio, diseños que "...aseguren [que] los diferentes elementos que facilitan el movimiento de todas las personas, como los ascensores, los montacargas y las rampas, estén bien integrados [énfasis del autor] en el concepto general del diseño (Oficina de Planificación de Portland 2003, 88).

Más allá de los mecanismos institucionales establecidos para asegurar que el diseño y el desarrollo en el centro de Portland se llevaran a cabo de manera inclusiva, el proceso de planificación del corredor de transporte también fue inclusivo. Se contrató a una empresa de diseño, ZGF Architects, para que coordinara la compleja y multifacética tarea de diseñar, desarrollar y construir el corredor de transporte revitalizado. El personal de relaciones con la comunidad de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Portland (TriMet) y un Comité Asesor de la Ciudadanía participaron en todas las etapas de la planificación y ejecución del proyecto. Además, dentro del gobierno municipal de Portland hay una Comisión sobre Discapacidad que depende de la Oficina de Equidad y Derechos Humanos. En los Estados Unidos, las comisiones de derechos humanos se establecieron durante el movimiento por los derechos civiles del siglo XX para investigar las denuncias de discriminación racial y fomentar mejores relaciones interraciales. Dado que otros grupos han conquistado la protección de los derechos civiles en los Estados Unidos, incluidas las personas con discapacidad, estas comisiones han llegado a trabajar también para proteger los derechos civiles de estos grupos y eliminar las barreras que impiden su plena inclusión en la sociedad en general. En Portland, la Comisión sobre Discapacidad se encuentra en primera línea en la defensa del cumplimiento de la ADA por todas las partes pertinentes. La comisión también presta servicios de asesoramiento a diversos organismos municipales con el fin de garantizar la accesibilidad y expresar las preocupaciones de las personas con discapacidad.

Las aportaciones de las personas con discapacidad incorporadas al proceso de planificación se tradujeron en un proyecto de revitalización más inclusivo.

Por ejemplo, los arquitectos y diseñadores urbanos de ZGF, al consultar con la comunidad de personas con discapacidad, se enteraron de la importancia de poner la información al alcance de las personas con deficiencias sensoriales (por ejemplo, las personas ciegas y sordas). Las personas sordas también pidieron un ambiente acústico estable en la acera (tal estabilidad les ayuda a manejarse espacialmente). Ambas preocupaciones fueron tenidas en cuenta en el proyecto final. Las paradas y los vehículos de transporte público se diseñaron para que transmitieran información utilizando varios medios de comunicación. Para mantener la estabilidad acústica, se colocaron parabrisas en las intersecciones (ZGF Architects, 2010).

La renovación resultante se completó en 2009 a un costo total de 209 millones de dólares. Los principales componentes del proyecto fueron la línea de tren ligero, la reconstrucción del pavimento y la instalación y renovación de refugios en las paradas. Hoy en día, el corredor de transporte abarca 57 manzanas de la ciudad a lo largo de dos calles paralelas de un solo sentido. Cada calle tiene tres carriles, dos de los cuales están reservados al transporte público, mientras que el tercero es compartido por automóviles y ciclistas. Además de servir como eje de tránsito de Portland, el corredor también alberga eventos como conciertos al aire libre, exposiciones y festivales gastronómicos.

Hoy en día, como eje del tránsito en Portland (además de estar sostenido por instituciones importantes como la Universidad Estatal de Portland (la universidad más grande de Oregón), la Municipalidad y la estación de ferrocarril Union Station, el corredor de transporte de Portland funciona realmente como el centro de la ciudad. Como tal, su accesibilidad demuestra la importancia y la eficacia de los paisajes urbanos inclusivos. Actualmente, Portland es considerada una de las ciudades más accesibles para las personas con discapacidad en los Estados Unidos. En 2018, Business Insider clasificó a Portland en el quinto lugar a nivel nacional en cuanto al traslado accesible en silla de ruedas (Smith, 2018); en 2015, Trivago Magazine la ubicó en el tercer lugar a nivel nacional en su lista de "ciudades más accesibles para sillas de ruedas" (Lee 2015) y, en 2018, el sitio web de noticias MSN la incluyó entre las 25 ciudades más accesibles del mundo para las personas con discapacidad (Thomaselli, 2018). Portland se destaca por su accesibilidad no solo porque su sistema de transporte público es muy accesible para las personas con discapacidad, sino también porque hasta sus senderos para caminar son totalmente accesibles.

En otras palabras, la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad son la norma en Portland.

Esto no quiere decir que Portland sea un nirvana para las personas con discapacidad. Todavía hay aspectos que mejorar en lo que respecta al aumento de la accesibilidad. A principios de 2019, Portland llegó a un acuerdo en una demanda colectiva iniciada porque la municipalidad tardó en proporcionar rampas para las aceras. En el acuerdo, la ciudad acordó mejorar más de 16.000 rampas de acera a un costo de 113 millones de dólares en los siguientes 12 años (Friedman, 2019).

EL DISEÑO UNIVERSAL EN ACCIÓN

La tradición de desarrollo accesible en Portland, basada en las directrices de diseño universal y en un proceso de planificación que tiene en cuenta los intereses de las personas con discapacidad, ha dado como resultado un proyecto exitoso que es considerado por muchos como un caso ejemplar de diseño universal accesible. En 2011, el corredor de transporte de Portland fue galardonado con el Premio a la Excelencia de la Sociedad Americana de Arquitectos Paisajistas (American Society of Landscape Architects, 2019), y su accesibilidad fue citada como una de sus características distintivas. Cabe señalar que el corredor también es aclamado como un modelo de desarrollo sostenible, y en 2014 fue designado "Gran lugar de Estados Unidos" por la Asociación Americana de Planificación (American Planning Association).

El corredor tiene varias características accesibles diseñadas para fomentar a inclusión:

- En muchas paradas del tren ligero, el piso de los trenes está a nivel con el bordillo de la acera, lo que evita la necesidad de una rampa.
- Cerca de las puertas de acceso al tren y los autobuses que atraviesan el corredor hay asientos prioritarios para las personas de edad y las personas con discapacidad, incluidos los pasajeros que utilizan dispositivos de movilidad.
- Las aceras que bordean el corredor son muy anchas y, por lo tanto, facilitan el desplazamiento de las personas con problemas de movilidad, incluidas las que usan sillas de ruedas. Las aceras más anchas permiten a quienes usan sillas de ruedas o andadores, por ejemplo, desplazarse por la acera sin preocuparse de chocar con los obstáculos que suelen encontrarse en las aceras de tamaño convencional. Las aceras más anchas también facilitan el desplazamiento con cochecitos de bebé y contribuyen a un paisaje urbano más agradable para los peatones.
- Todos los autobuses, trenes ligeros y tranvías que atraviesan el corredor de transporte, así como las paradas, son accesibles para sillas de ruedas. De acuerdo con los principios del diseño universal, las aberturas accesibles se encuentran en el centro de los trenes o en la parte delantera de los autobuses —los principales puntos de salida de estos vehículos—, y no en una puerta separada. Los trenes ligeros cuentan con rampas extensibles para que las personas que usan silla de ruedas puedan subir y bajar más fácilmente.

Para las personas ciegas que hacen uso del corredor de transporte, hay varias funciones accesibles:

- Las máquinas que expenden boletos para acceder al autobús, tren ligero o tranvía contienen instrucciones en audio, letras en relieve y Braille.
- Los bordes de la plataforma de las estaciones de tren ligero tienen baldosas texturadas, que sirven para advertir a las personas usuarias que se están acercando al borde. El cambio de textura se puede sentir con un pie o un bastón.
- Las estaciones de tren ligero tienen letreros en Braille y en relieve que informan a los usuarios sobre los trenes que pasan por la estación y sus destinos.
- En las estaciones, es posible saber cuáles son los próximos trenes que llegan con solo pulsar un botón para escuchar un anuncio.
- En los trenes ligeros, las próximas estaciones se anuncian a través de un sistema de audio.

El corredor de transporte también tiene varias características accesibles para las personas con problemas de audición:

- Las estaciones de tren y las paradas de autobús cuentan con pantallas digitales en las que se muestran las horas de llegada de los próximos vehículos.
- Los tableros de lectura ubicados dentro de los trenes tienen una pantalla digital que indica la próxima estación.

Una de las paradas del tren ligero es la Urban Center Plaza de la Universidad Estatal de Portland. Aunque la plaza no formaba parte del proyecto de revitalización, sus características de proximidad y accesibilidad servían para ampliar la accesibilidad del resto del corredor de transporte. Como la plaza está ubicada en una ladera, se construyeron rampas estéticamente atractivas en forma paralela a las escaleras centrales. El diseño estético y la ubicación central de las rampas, adyacente a las escaleras que utilizan las personas sin discapacidad, son compatibles con los principios de diseño universal que exigen abstenerse de soluciones que segreguen o estigmaticen a esas personas. La pendiente natural de la plaza también permite que la plataforma para entrar y salir del tranvía adyacente esté al mismo nivel que la plaza. Esta solución obvia la necesidad de escaleras o de una rampa accesible para sillas de ruedas y es compatible con los principios de diseño universal en el sentido de que las personas con problemas de movilidad no tienen que utilizar una salida especial ni depender de equipo especializado para acceder al tranvía.

CONCLUSIÓN

La importancia de la accesibilidad del corredor de transporte de Portland trasciende su utilidad práctica para las personas con discapacidad. Como se describió anteriormente, el centro comercial fue diseñado con la intención de que fuera un punto de convergencia para la zona metropolitana de Portland, tanto literalmente como en sentido figurado. Lo que se da a entender a quienes usan este espacio es que la accesibilidad para todas las personas es importante: todas tienen derecho a acceder al corazón de la ciudad. Además, el mensaje que se transmite al utilizar el diseño universal del corredor de transporte de Portland es que el acceso de las personas con discapacidad es tan importante como el de las personas sin discapacidad. No hay entradas especiales ni puertas laterales inconvenientes como solución para las personas con discapacidad. En cambio, el acceso de esas personas, en la medida de lo posible, se tiene tan en cuenta como el acceso de las personas sin discapacidad.

Como eje del transporte público ubicado en el corazón de la zona metropolitana, el corredor de transporte de Portland tiene características de accesibilidad que aprovecha un gran número de personas. Cada usuario puede adquirir experiencia de primera mano de un paisaje verdaderamente accesible y apreciar cómo el entorno construido puede diseñarse para que sea inclusivo con buen gusto y discreción.

El logro de un paisaje urbano accesible y atractivo en Portland se vio facilitado en gran medida por los mecanismos y prácticas institucionales centrados en la importancia de la accesibilidad para las personas con discapacidad. Como ya se señaló en este capítulo, el proceso de planificación en Portland incluye órganos asesores que constituyen un mecanismo institucional representativo de las personas con discapacidad, lo que asegura que los intereses y necesidades de estas personas se incorporen a los proyectos durante las etapas de diseño y planificación.

El concepto de diseño universal, aunque no es un requisito legal, proporciona a los diseñadores y planificadores un marco para pensar en el entorno construido de una manera verdaderamente inclusiva. Además, el diseño universal tiene como objetivo la accesibilidad para todas las personas, lo que da como resultado un paisaje urbano más flexible. A medida que la población envejezca, habrá más demanda de características de accesibilidad como las que se describen en este capítulo. El acceso universal también beneficia a las personas que normalmente no tienen ningún impedimento, pero a las que les resulta difícil o incómodo desplazarse por los espacios convencionales que cumplen con la ADA debido a enfermedades, lesiones u otros factores.

El corredor de transporte de Portland demuestra que, si hay previsión, mecanismos institucionales adecuados (incluido un proceso de planificación que incluya habitualmente la aportación de personas con discapacidad) y conocimientos técnicos como los que abarcan los principios universales de diseño, el paisaje urbano puede desarrollarse de una manera que sea inclusiva y acogedora para todas las personas.

REFERENCIAS

American Society of Landscape Architects. 2019. "Universal Design: Neighborhoods". Disponible en: https://www.asla.org/universalneighborhood.aspx. (Fecha de la consulta: 3 de diciembre de 2019).

Barron, J. 2019. "'We All Need to Help:' Outrage and Empathy After a Mother's Death on Subway Stairs". New York Times, 30 de enero.

Center for Universal Design. 1997. The Principles of Universal Design. Raleigh, NC: North Carolina State University Center for Universal Design.

Centre for Excellence in Universal Design. 2019. "What Is Universal Design." Disponible en: http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/Definition-and-Overview. (Fecha de la consulta: 20 de noviembre de 2019).

Dillon, I. y J. Green. 2019. "Universal Design". American Society of Landscape Architects. Disponible en: https://www.asla.org/universaldesign.aspx. (Fecha de la consulta: 15 de noviembre de 2019).

Dobbs, R., S. Smit, J. Remes, J. Manyika, C. Roxburgh y A. Restrepo. 2011. "Urban World: Mapping the Economic Power of Cities". McKinsey Global Institute.

Dwyer, J. 2017. "Only Thing Worse than the Subway? Not Being Able to Ride It". New York Times, 19 de mayo.

Foran, C. 2013. "How to Design a City for Women". Citylab, 21 de noviembre.

Friedman, G. 2019. "Portland to Settle with Wheelchair Users for $113 Million in Sidewalk Fixes". The Oregonian, 30 de enero.

Glaeser, E. 2011. Triumph of the City. Nueva York: Penguin Press.

Goldberger, P. 1979. "'Transit Mall' Carrying Central Portland to Renewal". New York Times, 29 de noviembre.

Greve, F. 2007. "Curb Ramps Liberate Americans with Disabilities—and Everyone Else". McClatchy Newspapers, 31 de enero. Disponible en: https://www.mcclatchydc.com/news/article24460762.html.

Hine, J. y M. Grieco. 2003. "Scatters and Clusters in Time and Space: Implications for Delivering Integrated and Inclusive Transport". Transport Policy 10(4): 299–306.

Imrie, R. 2000. "Disability and Discourses of Mobility and Movement". Environment and Planning A: Economy and Space 32(2): 1641–656. doi: https://doi.org/10.1068/a331.

Lee, C. 2015. "The 10 Most Wheelchair Accessible Cities in America". Trivago Magazine, 17 de diciembre.

Loewen, J.W. 2005. Sundown Towns: A Hidden Dimension of American Racism. Nueva York: The New Press.

Markusen, A. 1980. "City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy". Journal of Women in Culture and Society 5(3): s23–s44.

Mead, N.V., H. Symons y A. Adzkia. 2017. "Access Denied: Wheelchair Metro Maps versus Everyone Else's". The Guardian, 21 de septiembre. Disponible en: https://www.theguardian.com/cities/2017/sep/21/access-denied-disabled-metro-maps-versus-everyone-elses.

Patel, J.K. 2019. "Where the Subway Limits New Yorkers With Disabilities". New York Times, 11 de febrero.

Portland Bureau of Planning. 2003. "Central City Plan Fundamental Design Guidelines". Portland Bureau of Planning.

Portland Bureau of Planning. 2004. "Portland Transit Mall Urban Design Analysis & Vision". Portland Bureau of Planning.

Rothstein, R. 2017. The Color of Law. Nueva York: Liveright.

Smith, N. 2018. "10 of the Best Cities in the US for Wheelchair-Accessible Travel". Business Insider, 23 de mayo.

Story, M.F., J.L. Mueller y R.L. Mace. 1998. The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities. Edición revisada. Raleigh, NC: North Carolina State University. Center for Universal Design.

Thomaselli, R. 2018. "25 Of The World's Most Disability-Friendly Cities". MSN. Disponible en: https://www.msn.com/en-us/travel/accessible/25-of-the-world%E2%80%99s-most-disability-friendly-cities/ss-BBQy8eH - image=10 .

Union of the Physically Impaired Against Segregation. 1970. "Constitution of the Union of the Physically Impaired Against Segregation". Disponible en: https://libcom.org/library/constitution-union-physically-impaired-against-segregation (Fecha de la consulta: 14 de noviembre de 2019).

ZGF Architects. 2010. "Portland Mall Revitalization". ZGF Architects, Portland.

Sistema de Transporte Accesible

1 Una red peatonal sin barreras es fundamental para que todos los residentes, incluyendo las PcD, puedan disfrutar de los espacios públicos.

2 Consultar con la comunidad de PcD durante las etapas de diseño resulta en proyectos urbanos innovadores y que apelan a todos los sentidos.

3 La accesibilidad comienza en la etapa de planeación y culmina con un sistema que sirva a las PcD sin segregarlas.

IMG: Portland.gov

IMG: Portland.gov

Nora Libertun de Duren
Editora

2021

LAS CIUDADES COMO ESPACIOS DE OPORTUNIDADES PARA TODOS: CÓMO CONSTRUIR

ESPACIOS PÚBLICOS PARA PERSONAS

CoN DiScApAcIdAd, niños, Y MAYORES.

BID