



Universidad del Desarrollo
Facultad de Gobierno

LAS DIFICULTADES DE LA RUTA ACCESIBLE

POR: VERÓNICA PAPIC CORONA

Tesina presentada a la Facultad de Gobierno de la Universidad del Desarrollo para optar
al grado académico de Magíster en Políticas Públicas

PROFESOR GUÍA: CAROLA CONTESSE STRAUSS

Febrero 2018

SANTIAGO

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| I. CONSIDERACIONES PREVIAS A LA RUTA ACCESIBLE..... | 1 |
| II. ANTECEDENTES..... | 11 |
| III. PREGUNTA: ¿ESTABAMOS PREPARADOS PARA IMPLEMENTAR UNA POLÍTICA PÚBLICA DE ESTA NATURALEZA Y ALCANCE?..... | 18 |
| 1. OBJETIVO GENERAL | 18 |
| 2. OBJETIVO ESPECÍFICO..... | 23 |
| 3. PROPUESTAS..... | 24 |
| IV. BIBLIOGRAFÍA | 30 |

I. CONSIDERACIONES PREVIAS A LA RUTA ACCESIBLE.

Chile ha cambiado. Nuestro país ha ido evolucionando su mirada frente a distintas temáticas, con ello hemos ido enriqueciendo nuestra cultura y aumentando el valor que damos a las personas en la sociedad. El ciudadano “empoderado” será de las frases que recordaremos cuando miremos la primera década de este milenio.

De diferentes formas y con distintas habilidades, las personas han ido conquistando espacios que antes eran exclusivos o reservados. Los que tenían una movilidad reducida o habilidades diferentes, como los adultos mayores, las madres con sus niños en coches, las personas en silla de ruedas, o quienes sufrían exceso de peso, quedaban excluidos de una buena parte de la ciudad. Se construía pensando en algunos, con ello la autonomía de las personas y el fomento de su independencia, quedaba en duda.

Para entender lo anterior, debemos tener presente que las ciudades se construyeron mucho antes que las personas lograran alcanzar las expectativas de vida que existen hoy en día. Por lo tanto, el envejecimiento de la población nos obliga a trabajar para mejorar la accesibilidad no sólo pensando en las personas con discapacidad; sino también considerando las dificultades que los ciudadanos encuentran con el paso de los años. Eso es algo que afectará a todos, en tal sentido los estándares y formas de medir la accesibilidad y el bienestar en la ciudad, deben cambiar.

Según el estudio anual elaborado por la OMS sobre la salud global ⁽¹⁾ En Chile la expectativa de vida sigue aumentando. Somos el único país de la región que supera los 80 años de esperanza de vida media y el segundo de todo el continente americano, situándonos sólo por detrás de Canadá (82,2 años).

El adulto mayor hoy ha conquistado un rol importante y ha conseguido ser parte de una sociedad activa. Es por eso por lo que la tercera edad es un concepto que ha logrado imponerse en cada ámbito de desarrollo del país, partiendo por el sistema de salud hasta llegar a la economía, considerando sus características tan especiales como consumidor. Sus gustos, preferencias y capacidades son actualmente foco de interés y de estudio para diversas disciplinas que intentan comprender y facilitar la vida de los mayores ⁽²⁾. En esta lógica, el diseño de la ciudad no ha quedado ajeno a este desafío.

Según el informe del INE “Enfoque demográfico de género”, se prevé, que en cinco años más del 17,3 % del total de la población de Chile será adulto mayor, es decir, 3,3 millones de personas ⁽³⁾.

Esa población, además de ser más numerosa, será mayor aún, producto del aumento en la expectativa de vida. Algunos autores como Víctor Cabrera, experto en psicología social

¹ *World Health Statistics 2016: Monitoring health for the SDGs*
http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/2016/en/

² *Accesibilidad Inteligente. Tecnología portátil aplicada al mapeo de rutas al servicio de la Tercera Edad. Francisca Petrasic Andrade Profesora guía: Rodrigo Díaz G.*

³ *Informe INE, “Enfoque demográfico de género”.*

aplicada de la Universidad Autónoma (UA) de Chile, hablan de “la cuarta edad”, representada por personas entre 70 y 90 años o más ⁽⁴⁾. Una cuarta edad que reclama seguir disfrutando de una vida autónoma en la que viajar, por ejemplo, es una actividad esencial.

Para efectos de este trabajo, lo importante respecto de esta población es que, desde el punto de vista de la movilidad urbana, las personas mayores, son catalogadas como: peatón con movilidad reducida (PMR) al cual, según la normativa vigente promulgada en Chile y en el mundo, se le debe asegurar el acceso y desplazamiento de manera segura y confortable ⁽⁵⁾.

Por otra parte, conviene mirar una segunda variable influyente en el uso de los espacios públicos y el éxito de sus rutas accesibles. Me refiero a la variable “peso”. Se sabe que la condición nutricional de las personas, en algunos casos es determinante para entender cómo se relacionan con el espacio público. El informe sobre alimentación y nutrición elaborado anualmente por la Organización Mundial de la Salud junto a la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), señala que en Chile un 32,8% de las mujeres mayores de 18 años tiene obesidad o sobrepeso, transformando

⁴ *Entrevista a EFE, Santiago de Chile, 3 de julio 2015*

⁵ *ACCESIBILIDAD INTELIGENTE
Tecnología portátil aplicada al mapeo de rutas al servicio de la Tercera Edad
Francisca Petrasic Andrade Profesora guía: Rodrigo Díaz G.*

a Chile en el país con la cifra más alta de Sudamérica. Mientras que, en hombres, el porcentaje llega a un 24,8%.

En tanto, los menores de cinco años ocupan el tercer lugar de la obesidad en Sudamérica y el Caribe, con un 9,3%. En este caso, Chile está dentro de los países con mayores tasas de sobrepeso infantil de la región con un 9,3%, superando el promedio de América Latina y el Caribe (⁶).

En cuanto a los niveles de sobrepeso y obesidad en adultos mayores el 64,7% de los hombres chilenos vive con sobrepeso y en el caso de las mujeres esta condición alcanza el 63,1%.

“El sobrepeso y la obesidad representan un desequilibrio entre la ingesta de alimentos y el gasto energético” dijo Eve Crowley, representante de la FAO en Chile. Este fenómeno tiene un origen en el cambio de los patrones alimentarios, con un aumento de productos con un alto contenido de azúcar y grasa, en desmedro de las preparaciones con alimentos frescos y saludables, agregó Crowley.

Si a lo anterior le sumamos la falta de lugares accesibles para personas con movilidad reducida, el panorama es menos alentador. Hay personas obesas que no se sienten

⁶ *FAO y OPS. 2017. Panorama de la Seguridad Alimentaria y Nutricional en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile*

cómodos en los espacios comunes y en vez de pasar inadvertidos y poder disfrutar, terminan siendo el foco de atención: “Me canso intentando recorrer el parque porque necesito caminar y apoyarme, y aquí no hay donde descansar mientras uno camina. La tierra tampoco ayuda, me cansa más que caminar por la calle. Al final me da lata ir porque todos me miran.” Dijo Susana cuando le pregunté si utilizaba el parque que está cerca de su casa.

Esta es una realidad que se repite a lo largo de Chile y pese a los esfuerzos que se han hecho sobre la materia, aún queda mucho por avanzar. En ese contexto, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, a través del Decreto 50 del 04.03.2016, nos ayuda a comprender cuales son los alcances de la Ley de Accesibilidad Universal y como se traducen, en la práctica, en una mejor calidad de vida para todos. Esta modificación del reglamento, lo que hace es adecuar las exigencias de la Ley 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

En su Artículo I, la Ley señala ⁽⁷⁾:

“Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos,

⁷ Decreto 50, que modifica Decreto Supremo 47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley 20.422.

para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible".

“Diseño universal: la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible”.

“Huella podotáctil: recorrido de pavimento con texturas en sobre relieve y contraste cromático respecto del pavimento circundante, destinada a guiar y/o alertar de los cambios de dirección o de nivel en una circulación peatonal”.

“Ruta accesible: parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido”.

En este último concepto es donde me quiero detener. Para las personas con discapacidad o movilidad reducida, salir a la calle puede resultar una aventura. Intentar desplazarse, para acceder al comercio, a las plazas o las paradas de micro, muchas veces es una tarea imposible, ya que las vías de circulación, como son las veredas, no están en las condiciones que se requieren para el desplazamiento de una persona en silla de ruedas o

para una madre con coche de niños. El punto entonces es que la autonomía de esas personas queda irremediabilmente condicionada a otros.

En tal sentido, la ruta accesible es una medida altamente valorada por las personas con capacidades diferentes, pero también es tremendamente positiva para el resto de la sociedad. Y ese es justamente el espíritu que debe inspirar los cambios, tanto desde el punto de vista de la infraestructura, o barreras del entorno, como le llaman algunos autores, como del cambio de paradigmas, o barreras sociales.

Las primeras corresponden a infraestructuras y entornos construidos, incluyendo la información y la tecnología. Las segundas se refieren a la formación de las empresas, falta de conciencia sobre la accesibilidad, los prejuicios y discriminación hacia algunos grupos de usuarios.

Según el Primer Estudio Nacional de la Discapacidad, año 2004, en el ámbito de la accesibilidad al entorno, el 33,3% de las personas con discapacidad tenía problemas para desplazarse en la calle debido a obstáculos físicos del entorno, lo que se manifiesta en distintos grados de severidad. De ellos, el 18,0% declararon tener pocas dificultades, y un 19,8% declararon tener muchas o extremas dificultades.

El término “ruta accesible”, involucra a todos. Tanto a la gente mayor, como a las personas con problemas de obesidad; a quienes tienen alguna discapacidad, ya sea temporal o

permanente; como a las madres embarazadas, o a las que llevan un coche. Se trata de una mirada transversal al tema, que permite mirar más allá y darse cuenta de que la accesibilidad no es solo una cuestión dirigida a un grupo de personas (que, en Chile, supone nada menos que un 16,7% de la población total), sino que beneficia a un grupo mucho más amplio. Abrir la ciudad para que todos puedan disfrutarla, entregando espacios de circulación continuo con características específicas que permitan asegurar un desplazamiento seguro de todas las personas, es el desafío que tenemos.

La misma Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades de inclusión social de personas con discapacidad, crea también el Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS), con la finalidad de promover la igualdad de oportunidades, inclusión social, participación y accesibilidad de las personas con discapacidad. Entre las funciones del SENADIS se encuentra: “Realizar estudios sobre discapacidad y aquellos relativos al cumplimiento de sus fines, o bien, contratar los que estime necesarios de tal forma de contar periódicamente con un instrumento que permita la identificación y la caracterización actualizada, a nivel nacional y comunal, de la población con discapacidad, tanto en términos socioeconómicos como con respecto al grado de discapacidad que los afecta” (artículo 62, letra i) ⁽⁸⁾.

Atendiendo a este mandato, en Chile se han desarrollado diferentes iniciativas dirigidas a cuantificar, caracterizar y disponer de información relevante para conocer las necesidades

⁸ *II Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*

de las personas en situación de discapacidad y orientar los procesos de diseño, implementación y evaluación de políticas en esta materia (⁹).

La realización del II Estudio Nacional de la Discapacidad, es un reflejo de ello. Esta encuesta era esperada por las organizaciones de personas con discapacidad por más de 10 años, ya que el primer estudio en la materia en Chile había sido publicado el año 2004. Sin embargo, este es el primero que se aplica a nivel nacional. Y junto a esto, es el primer estudio que se hace usando la encuesta modelo de discapacidad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, creada acorde a un enfoque de derechos y bajo el modelo de funcionamiento integral de la discapacidad.

Los resultados del Estudio permiten señalar lo siguiente:

- En adultos y niños el 16,7% de la población de 2 y más años se encuentra en situación de discapacidad, es decir 2 millones 836 mil 818 personas.
- En tanto, el 20% de la población adulta está en situación de discapacidad (2.606.914 personas).
- El 5,8% de la población de 2 a 17 años se encuentra en situación de discapacidad, es decir 229.904 personas.
- El grupo de mayor prevalencia, considerando la población de 2 y más años, corresponde a las personas de 60 años y más, con un 38,3%.

⁹ *II Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*

A partir del estudio, se puede concluir que, en términos generales, la situación de discapacidad está estrechamente relacionada con el envejecimiento de las personas y sus ingresos, lo que afecta en mayor proporción a las mujeres (¹⁰). Lo que también se evidenció en el primer Estudio Nacional de la Discapacidad, año 2004. Que daba cuenta de las personas con discapacidad, asegurando que el 58,2% eran mujeres y el 41,8% eran hombres, siendo la tasa de prevalencia de discapacidad mayor en las mujeres, 14,9% (1 de cada 7 mujeres), mientras que en los hombres es de 10,9% (1 de cada 9).

El objetivo entonces es entender que “La accesibilidad no es sólo una necesidad para las personas con discapacidades, sino una ventaja para todos los ciudadanos”, dice Rovira-Beleta. Ver los espacios públicos como un lugar de encuentro para cualquier tipo de persona, en donde todos se sientan acogidos y bienvenidos, buscando consolidar una arquitectura que no se nota, pero que está. Una arquitectura que pase desapercibida por su naturalidad e inclusión en el medio, tal y como lo plantea Enrique Rovira-Beleta (¹¹).

¿Cómo avanzamos en Chile? ¿Cuál ha sido nuestro recorrido? y ¿Qué desafíos tenemos? en circunstancias que se trata de un tema muy mal vendido, casi sin justificación y más bien fuera de las áreas de interés o de formación, que tienen tanto el mundo académico,

¹⁰ *II Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*

¹¹ *Rovira-Beleta, E. (2003): Libro blanco de la Accesibilidad. Catalunya: Ediciones UPC*

como el mundo público. ¿Por qué no hemos sido capaces de ver los enormes beneficios que reporta para todos, contar con espacios públicos diseñados en la lógica de la accesibilidad universal y de la constitución de la ruta accesible?

II. ANTECEDENTES

| | | |
|------|---------------|--|
| 1994 | Ley N°19.284 | Establece normas para la plena integración social de personas con discapacidad |
| 2006 | Res. N°61/106 | La Asamblea General de las Naciones Unidas, aprueba la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. |
| 2008 | Decreto N°201 | Chile promulga la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo. |
| 2010 | Ley N°20.422 | Establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de las personas con discapacidad. |
| 2015 | Decreto N°50 | Modificaciones O.G.U.C en materia de accesibilidad universal. |

En 1994 se aprobó la Ley N°19.284, que reguló por primera vez en nuestro país los derechos de las personas con discapacidad, con un enfoque intersectorial. La ley estableció una serie de instrumentos destinados a ir en apoyo de esa condición. El objetivo era promover la plena integración.

La Ley N°19.284 constituyó un avance significativo en el modo de enfrentar la discapacidad desde la gestión del Estado, incorporando esta variable transversalmente,

fortaleciendo además la participación social y la cooperación público-privada en la atención de las necesidades de las personas con discapacidad ⁽¹²⁾.

A partir de dicho año y a la fecha, se han dictado a lo menos 21 cuerpos normativos que han abordado directamente la temática de la discapacidad en ámbitos vinculados con la educación, salud, capacitación y trabajo, accesibilidad al entorno, vivienda, entre otros ⁽¹³⁾.

En este contexto, y haciendo un análisis de este periodo, se distinguen claramente dos etapas: la primera, que se inicia el año 1994 con la dictación de la Ley 19.284 y la segunda desde el año 2008 a la fecha, con la ratificación de la Convención Universal de los Derechos de las Personas con Discapacidad, siendo el hito normativo que impulsó un progresivo cambio en el ámbito de la discapacidad a nivel global ⁽¹⁴⁾.

El primer acuerdo internacional del siglo XXI que versa sobre los derechos humanos de las personas en situación de discapacidad es la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de la ONU

¹² *“Historia de la Ley 20.422, Biblioteca del Congreso Nacional”*

¹³ *Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad 2013-2020*

¹⁴ *Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad 2013-2020*

(CDPD). Este acuerdo, promulgado el 2006 y ratificado por el Estado de Chile el 2008, compromete a los países que lo suscriben a garantizar la igualdad ante la ley de todas las personas y principalmente las pertenecientes a este grupo. Con esto se prohíbe y se pretende erradicar todo tipo de discriminación debido a una posible discapacidad en el territorio chileno.

Como se explica en la historia de la Ley 20.422, esta Convención, forma un elemento jurídico vinculante, que obliga al Estado de Chile a promover, proteger y garantizar el pleno disfrute de los derechos humanos de las personas en situación de discapacidad, asegurando el goce de la plena igualdad ante la ley; y también, obligando a adaptar el ordenamiento jurídico chileno, para que las personas pertenecientes a este grupo puedan hacer valer sus derechos.

Este acuerdo, contiene principios fundamentales como la accesibilidad, la autonomía e independencia, la igualdad y la no discriminación, y la protección a grupos especialmente vulnerables; como también temas referentes a la salud, la educación, el empleo, la habilitación y rehabilitación, la participación en la vida política, todas ellas temáticas importantes para las personas en situación de discapacidad.

Sin embargo, después de 10 años de vigencia, diversos factores llevaron a hacer una revisión de la Ley, para actualizarla a los nuevos desafíos. Uno de esos factores fue el “Primer Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile” realizado durante el año 2004, por

el Fondo Nacional de la Discapacidad en conjunto con el Instituto Nacional de Estadísticas. Ese estudio arrojó como resultado 2.068.072 personas con algún nivel de discapacidad en nuestro país, cifra que representaba en ese entonces el 12,9 % de la población total. Es decir, uno de cada ocho chilenos vivía con un problema de discapacidad.

El impulso por avanzar en un nuevo proyecto de Ley sobre esta materia ya había comenzado. La Ley 20.422, del 10 de febrero del año 2010, estableció nuevas normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

En primer lugar, planteó una nueva definición de persona con discapacidad, acorde a la evolución conceptual que el tema de la discapacidad había experimentado en el tiempo y en el mundo. Según los nuevos paradigmas de la Organización Mundial de la Salud, la discapacidad no es una condición de la persona sino una compleja colección de condiciones, la mayoría de ellas sociales.

Para la OMS, Discapacidad es: “toda restricción o ausencia debida a una deficiencia, de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen considerado normal para el ser humano”. Puede ser temporal o permanente, reversible o irreversible. Es una limitación funcional, consecuencia de una deficiencia, que se manifiesta en la vida cotidiana. Esto significa que la discapacidad se tiene. La persona “no es” discapacitada, sino que “está” discapacitada.

Las discapacidades se pueden aglutinar en tres troncos principales: de movilidad o desplazamiento, de relación o conducta y de comunicación.

De este modo, la nueva definición de persona con discapacidad está enfocada ya no sólo a las deficiencias de la persona, sino más bien a la restricción de participación y limitaciones para ejercer actividades esenciales de la vida diaria que experimentan las personas con discapacidad en su interacción con el entorno. De ahí la importancia de la ruta accesible como medio para facilitar y contribuir a la igualdad en los usos de espacios públicos.

En segundo lugar, el nuevo proyecto de Ley definió 5 pilares que debían considerarse en todo momento para hacer una correcta aplicación de la ley y un desarrollo coherente de la política pública en esta materia:

- a.** Vida independiente: la persona con discapacidad se encuentra en condiciones de tomar decisiones, de ejercer actos de manera autónoma y de participar activamente en la comunidad.
- b.** Accesibilidad universal: referida a las exigencias que deben cumplir los entornos, bienes, servicios, herramientas, etc., para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas.
- c.** Diseño universal: esta es la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, etc., con tal de que puedan ser utilizados por todas las personas.

- d. Intersectorialidad: el estado no se reduce a planes y programas específicos, sino que comprende las políticas y líneas de acción de carácter general, mirados globalmente y con un enfoque coordinador.
- e. Participación y diálogo social: las personas con discapacidad, las organizaciones que las representan y las que agrupan a sus familiares, participan en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas.

Luego de ratificar la Convención sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad del 2008, el estado chileno promulgó la Ley 20.422, en febrero de 2010, basada en un marco universal de cultura y respeto de los derechos humanos de las personas con discapacidad, recogiendo el cambio de paradigma en materia de discapacidad, e induciendo un cambio en la visión estatal en la materia, desde el rol tradicional de asistencia a un enfoque centrado en las personas, el respeto de sus derechos y el fomento de su independencia y autonomía.⁽¹⁵⁾

Finalmente, con fecha 04 de marzo de 2016 fue publicado en el Diario Oficial de Chile, el DS N°50 que modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, incorporando los criterios de accesibilidad y diseño universal, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 20.422 que Establece Normas de Igualdad de Oportunidades e

¹⁵ *Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad 2013-2020*

Inclusión Social de Personas con Discapacidad. Este es el marco que actualmente nos regula y que en teoría nos acerca al objetivo final de la Ley.

El reglamento rige para los nuevos espacios públicos y aquellos existentes que se remodelen y todo edificio de uso público. Las edificaciones nuevas deberán acogerse a los nuevos requerimientos. Para las obras construidas entre el año 1994 y 2016, existe una disposición transitoria que entrega un plazo de 3 años para regularizar la situación. Las edificaciones construidas entre el 2010 y la entrada en vigor de este decreto, tendrán 3 años para adecuarse y tienen un plazo de 30 meses para ingresar el expediente con las adecuaciones.

Sin embargo, el primer trimestre de 2017 la consultora BAU Accesibilidad entregó un informe que daba cuenta del lento avance de la incorporación de esta norma: en 10 comunas de la RM (Lo Barnechea, Vitacura, Providencia, Las Condes, La Reina, San Miguel, Santiago, Ñuñoa, Independencia y Macul), sólo el 11% de los permisos de edificación que requieren de un Expediente de Accesibilidad, incluyó este documento en las solicitudes de anteproyectos. “Tanto las direcciones de obras (DOM) como las inmobiliarias, no han sido conscientes de la importancia que tiene diseñar y construir de manera accesible y del riesgo que están sujetos, como demandas o la clausura del inmueble por no cumplir la norma” ⁽¹⁶⁾.

¹⁶ Andrea Boudeguer, directora Ejecutiva de BAU Accesibilidad.

Según la legislación, la fiscalización recae en el Director de Obras, quien podrá en cualquier momento fiscalizar en terreno y denunciar los incumplimientos al Juzgado de Policía Local. Y las multas asociadas van de 10 a 120 UTM. “Las DOM son conscientes del problema, pero no tienen las herramientas técnicas suficientes ni la capacidad para abordar la fiscalización”, dice Boudeguer.

Cecilia Leiva, presidenta del Comité de Arquitectura Deportiva del Colegio de Arquitectos y delegada para Chile en el tema de accesibilidad universal ante la Unión Internacional de Arquitectos (UIA), explica que en la nueva reglamentación hay un tema clave: “la ruta accesible”. “Es un factor muy significativo, porque lo que importa es la secuencia del camino que hace un individuo con menor capacidad. Creo que en este último año ha habido un gran interés del sector privado y diversas instituciones por cumplir la norma, pero en términos municipales, no sé si lo tengan muy claro”, comenta Leiva.

III. PREGUNTA: ¿ESTABAMOS PREPARADOS PARA IMPLEMENTAR UNA POLITICA PUBLICA DE ESTA NATURALEZA Y ALCANCE?

1. OBJETIVO GENERAL: Determinar si como país, estábamos preparados para enfrentar una política pública como la Ley 20.422 y su implementación a través del Decreto 50 que define la “ruta accesible” como uno de los criterios indispensable en el desarrollo de nueva infraestructura.

Después de más de 10 años de la promulgación de la Ley anterior, la integración de las personas con discapacidad sigue siendo una tarea pendiente. De acuerdo con el catastro de edificios públicos que entregó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en el país existen 9.682 edificaciones, de las cuales sólo el 31% cumple con las normas de accesibilidad exigidas.

Según varios autores y profesionales del área, el punto más importante que debe ser abordado en la ley, es la determinación de la autoridad encargada de fiscalizar el cumplimiento de sus normas, ya que actualmente, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el órgano encargado de realizar tal tarea es la dirección de obras municipales respectiva.

Esta Ley, exige plazos para ajustar la infraestructura de diferentes entidades del territorio nacional a criterios concretos de diversidad.

Para el 2018 se espera que toda la adaptación antigua presente planos con diseños de ajuste; asimismo, toda construcción nueva deberá presentar un expediente de accesibilidad que acredite inclusión. Bajo esta lógica, las direcciones de obras de cada municipio solo podrán autorizar las nuevas construcciones si existe un expediente que garantice las adecuaciones.

Adicionalmente, también están las exigencias técnicas que contempla la Ley:

- a.** En todas las veredas se deberá consultar una ruta accesible, la que deberá identificarse y graficarse en los respectivos planos del proyecto. Su ancho será continuo y corresponderá al ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m por 2,10 m de alto.

En las circulaciones peatonales al interior de espacios públicos, tales como plazas, parques, la ruta accesible tendrá un ancho continuo mínimo de 1,5 m por 2,10 de alto.

En los costados de una ruta accesible o una circulación peatonal, rampa o terraza no podrán existir desniveles superiores a 0,30 m sin estar debidamente protegidos por barandas y un borde resistente de una altura no inferior a 0,30 m, antecedido de un cambio de textura en el pavimento a 0,60 m del inicio del borde.

- b.** En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes, y cumpliendo las siguientes especificaciones:
- i. El largo de la rampa no podrá superar 1,5 m.
 - ii. La pendiente de la rampa en todo su largo no podrá exceder el 12%.
 - iii. El ancho libre mínimo de la rampa será continuo y corresponderá al de las líneas demarcadoras del paso peatonal que enfrenta. Cuando no existan líneas demarcadoras, deberá tener un ancho mínimo de 1,2 m.
 - iv. La rampa, y el espacio que la antecede y precede; deberán permanecer siempre libre de obstáculos;

- v. La pendiente transversal de la rampa no será superior al 2%. No se requerirá de esta pendiente si la rampa se encuentra confinada por mobiliario urbano y/o por elementos verticales tales como árboles, postes de alumbrado público, telefonía, señales de tránsito, cámaras de vigilancia u otros dispositivos similares;
- vi. El encuentro de la rampa con la calzada será igual a 0 cm, salvo casos fundados en los cuales por la topografía del terreno y/o para facilitar el escurrimiento de las aguas lluvia, dicho encuentro podrá tener hasta 1 cm de desnivel, presentando este una terminación redondeada o roma, libre de aristas.

Todo edificio de uso público y todo aquel que, sin importar su carga de ocupación, preste un servicio a la comunidad, así como las edificaciones colectivas, deberán ser accesibles y utilizables en forma autovalente y sin dificultad por personas con discapacidad, especialmente por aquellas con movilidad reducida, debiendo cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

Deberán contemplar una ruta accesible, que conecte el espacio público con todos los accesos del edificio, las unidades o recintos de uso público o que contemplen atención de público, las vías de evacuación, los servicios higiénicos, los estacionamientos para personas con discapacidad, y ascensores que sean parte de esta ruta.

Al interior del edificio, el ancho de la ruta accesible corresponderá al ancho determinado para las vías de evacuación, con un mínimo de 1,10 m, y su altura mínima será de 2,10 m. En el piso de salida del edificio, el ancho de la ruta en el tramo comprendido entre el

acceso del edificio y el espacio público corresponderá al ancho de la vía de evacuación en dicho piso.

Todos los pasillos que sean parte de la ruta accesible y conduzcan a unidades o recintos que contemplen atención de público, tendrán un ancho mínimo de 1,50 m.

Los desniveles que se produzcan en el recorrido de la ruta accesible se salvarán mediante rampas o planos inclinados antideslizantes, ajustados a las características señaladas en el numeral 2 de este artículo, o mediante ascensores que permitan su uso en forma autovalente.

Revisadas todas las exigencias que contempla la OGUC, puedo responder a la pregunta inicial u objetivo general de este trabajo y afirmar de forma categórica que no estábamos preparados como país para implementar una política pública de esta naturaleza. El alcance de esta Ley implica que por ejemplo toda edificación deberá contar con una rampa de uso múltiple, rutas de fácil acceso, baños para discapacitados, asientos en pasillos de espera y reparación de las veredas para el uso de sillas de ruedas.

Toda esta norma, basada en criterios internacionales, impone obligaciones muy difíciles de cumplir para los municipios del país, tanto desde el punto de vista de los plazos, como de los recursos.

Según el SENADIS, 72 de los 345 municipios del país tienen iniciativas para ajustar su infraestructura a la Ley para Igualdad y Discapacidad.

En la XX Bienal de Arquitectura y Urbanismo que se llevó a cabo en Valparaíso, el Director del Servicio Nacional de la Discapacidad, expuso que “sólo 72 municipios del país cumplen con criterios comunitarios de rehabilitación y estrategias para hacer de cada pueblo un lugar accesible”.

2. OBJETIVO ESPECÍFICO: Reconocer las principales debilidades y obstáculos para la implementación de la ruta accesible.

- a.** Al analizar las necesidades o barreras que existen en cada comuna, se observa que el levantamiento de las obras no está hecho en conjunto con los usuarios. De esa forma no existe una priorización de los trabajos real, es decir, no se conoce de primera fuente qué es lo urgente en materia de ruta accesible.
- b.** Por otra parte, falta información fiable en materia de accesibilidad, lo que implica más riesgos para las personas. En las páginas web o sitios de interés de los municipios, no están claramente establecidas las rutas que cumplan con la normativa vigente, por lo tanto, nuevamente el factor de la improvisación cobra protagonismo y no deja espacio a la planificación. Lamentablemente, en general los datos sobre las condiciones de accesibilidad son escasos. Además, aquellos existentes, muestran grandes disparidades con la realidad y, en consecuencia, muy poca coherencia.

- c. Falta mucha formación en materia de accesibilidad y específicamente respecto de lo que es la ruta accesible. Lo que es especialmente relevante si lo que se busca es crear conciencia. El tener una formación en esta materia ayuda a normalizar la convivencia de las personas con necesidades especiales, contribuyendo a eliminar prejuicios.

Por otra parte, la capacitación permite adecuar el servicio de manera efectiva a las necesidades que requieran los clientes.

3. PROPUESTAS.

A través de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, que cuenta con programas específicos para las municipalidades del país, se podrían desarrollar iniciativas orientadas a mejorar la infraestructura existente. En este sentido, no se propone hacer cosas nuevas o especiales, la gente con algún tipo de discapacidad, no busca ser distinta o especial, solo necesita poder disfrutar de todo con la menor ayuda posible, de forma autonómica.

Lo especial resulta caro y poco rentable. La idea de este programa sería simplemente obtener recursos para “retocar” lo que existe. Lo que Enrique Rovira-Beleta llama la “accesibilidad desapercibida”.

Una política pública que destine recursos de forma directa a los municipios para poder desarrollar en cada uno de ellos un plan de accesibilidad va mucho más allá de la promulgación de una ley, que, aunque sin duda alguna es un paso esencial para el

reconocimiento y visibilización del tema, necesita plasmarse y ejecutarse de forma particular y local.

La posibilidad de que cada municipio haga un diagnóstico, analizando los distintos servicios que se prestan a la comunidad, para conocer la accesibilidad tanto física como comunicativa, implica recoger datos de todo tipo. Datos sobre servicios culturales, servicios de salud, centros educativos, transporte público, tipos de viviendas, servicios sociales municipales, establecimientos comerciales, equipamientos deportivos, espacios públicos, servicios turísticos y por supuesto datos sobre los canales de comunicación y de información.

Luego de esta etapa, recién se puede pensar en soluciones adecuadas a cada lugar y en modificaciones a las ordenanzas locales, que de alguna forma debieran ser una herramienta de ayuda para ese plan de accesibilidad.

Una vez aprobados los planes, cada municipio debiera destinar los fondos recibidos para ese fin, con el objeto de avanzar en la línea antes descrita y hacer las reformas necesarias. La accesibilidad no debe ser vista como un problema; sino como una oportunidad, incluso como una necesidad en todo aquello que lleven a cabo los municipios, y en todos los servicios a disposición de los ciudadanos, con el objeto de garantizar iguales condiciones a todas las personas.

Apostar por una comuna accesible, es apostar por una mayor calidad de vida, en cuanto a que los equipamientos, servicios y espacios son más cómodos, más seguros y más fáciles de usar y, por lo tanto, promueven la autonomía de las personas.

Todo lo anterior implica tiempo y recursos que debieran ser considerados dentro de una política pública orientada a mejorar la accesibilidad en las comunas. Lo que hoy tenemos en cambio, es una Ley que exige plazos para adecuar la infraestructura existente y exigencias adicionales para las construcciones nuevas, sin considerar aportes adicionales para los gobiernos locales.

Por otra parte, a través del área de formación de la Academia de esta misma Subsecretaría, se podrían impartir cursos con especialistas del tema, falta formación y sobre todo se necesita una instancia donde se hable de la accesibilidad y se compartan experiencias exitosas. Necesitamos entender que la accesibilidad universal nos beneficia a todos.

Por último, así como existen fondos destinados exclusivamente al desarrollo de máster plan en materias como el medio ambiente, el turismo, el emprendimiento; también podría abrirse la posibilidad de postular a recursos orientados a la subvención de máster plan en temas de accesibilidad. Ese plan, debiera fijar prioridades, plazos y metas a mediano y largo plazo.

Del otro lado; a los privados que busquen desarrollar proyectos inmobiliarios en las comunas, se les podría exigir un plan de accesibilidad en el área de influencia del proyecto. Eso ayudaría y potenciaría el trabajo público-privado. Siempre es bueno conocer de los propios usuarios, cuáles son sus necesidades en el espacio público. Pero, además, debemos ser capaces de mostrar la tremenda oportunidad que representa para el mundo privado, el desarrollo de proyectos que contemplen el acceso universal. Variados estudios revelan que las personas están dispuestas a invertir y gastar más dineros si eso significa tener una mejor calidad de vida y una vejez más cómoda y sobre todo más autónoma. Aun, no hemos sido lo suficientemente hábiles para desarrollar un turismo accesible, tarea pendiente y que tiene miles de seguidores en el mundo desarrollado.

Desde el punto de vista del mundo académico, también nos falta mayor competencia en el tema. Para crear una conciencia en los jóvenes que serán los futuros arquitectos, constructores, políticos, etc., lo que se debe hacer es formar gente. En las Universidades o Centros de Estudios, debiera existir una asignatura obligatoria sobre accesibilidad, que descubriera las ventajas de una ciudad construida para todos; más que una materia que repase las exigencias de la nueva Ley. Ese no es el espíritu que debe imperar a la hora de abrir camino a un tema. Primero se debe formar, para luego descubrir las ventajas de la accesibilidad universal, que básicamente es un beneficio para todos, más que una traba legal.

En este sentido, toda estrategia que promueva acciones en universidades, centros de investigación y empresas, que contemplen el desarrollo de conocimiento puro y aplicado orientado a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad o movilidad reducida, será un beneficio para nuestra sociedad.

Hoy en nuestro país, a pesar de haber dado un paso importante en materia de inclusión, nos falta camino por recorrer. Necesitamos mayor voluntad política que haga de la accesibilidad universal y de sus principios fundamentales un objetivo. Lo mismo en el caso de los gobiernos locales, para que recojan con coherencia y eficiencia los beneficios que esta Ley entrega a todos. Se trata de comprender el aporte mutuo que representa la accesibilidad universal. Para esto, necesitamos una política sólida y que tenga peso en la agenda pública, que se fije metas y plazos. Pero, sobre todo, mecanismos de medición a lo largo del proceso. La evaluación es fundamental para detectar errores y compartir las buenas prácticas.

Lo que algunos llaman “control de calidad”, es relevante en la etapa en que estamos. Es difícil hacerlo bien a la primera y sin fallar, lo esperable es ir mejorando en el proceso y aprendiendo de las experiencias.

La existencia de una sociedad civil (ONG y centros de estudio) con capacidad de análisis e incidencia en los procesos de decisión política, es fundamental para enriquecer esta discusión que es de todos. El dialogo y aprendizaje entre el Estado y la sociedad civil, es

relevante.

Por último, debe existir una normativa que incluya sanciones para quienes no cumplen. Sin embargo, esa normativa, debe ser aplicable, debe ser real y debe contemplar la posibilidad y disposición permanente a ser estudiada y mejorada, estamos aprendiendo. En tal sentido, contar con apoyo, subvenciones e incentivos para implementar la accesibilidad, como se hace en varios países, sería de gran ayuda. Y, sobre todo, sería la mejor forma de asumir que la nueva medida de este siglo, no son los mts. cúbicos de hormigón; sino la medida de una silla de ruedas.

IV. BIBLIOGRAFÍA

World Health Statistics 2016: Monitoring health for the SDGs

http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/2016/en/

Accesibilidad Inteligente. Tecnología portátil aplicada al mapeo de rutas al servicio de la Tercera Edad. Francisca Petrasic Andrade Profesor guía: Rodrigo Díaz G.

Informe INE, “Enfoque demográfico de género”.

Entrevista a EFE, Santiago de Chile, 3 de julio 2015

ACCESIBILIDAD INTELIGENTE. Tecnología portátil aplicada al mapeo de rutas al servicio de la Tercera Edad

Francisca Petrasic Andrade Profesor guía: Rodrigo Díaz G.

F AO y OPS. 2017. Panorama de la Seguridad Alimentaria y Nutricional en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile

Decreto 50, que modifica Decreto Supremo 47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley 20.422.

II Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile

Rovira-Beleta, E. (2003): Libro blanco de la Accesibilidad. Catalunya: Ediciones UPC

“Historia de la Ley 20.422, Biblioteca del Congreso Nacional”

Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad

2013-2020

*“Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal”. Fernando Alonso, Universidad Autónoma de Barcelona, TRANS N°. 11 · 2007
Dossier 15-30*

*“La ACCESIBILIDAD UNIVERSAL en los MUNICIPIOS: guía para una política integral de promoción y gestión”. Elisa Sala Mozos y Fernando Alonso López Equipo ACCEPLAN
Instituto Universitario de Estudios Europeos Universidad Autónoma de Barcelona
Septiembre, 2005*