

INTEGRACIÓN SOCIOESPACIAL DE PERSONAS CON
DISCAPACIDAD EN LAS CIUDADES DE VALPARAÍSO Y VIÑA DEL
MAR

Jorge Fernández Urquiola

Laboratorio Ciudad y Territorio, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

RESUMEN

El desarrollo de las ciudades en función a un prototipo de ciudadano ha provocado que muchos segmentos de su población se han vistos excluidos del funcionamiento del mundo urbano obligándolos a marginarse de varios derechos fundamentales que una persona común debiese poder ejercer. Esta problemática tiene su origen en la idiosincrasia que albergan las sociedades, en las que al parecer existen ciudadanos de "segunda clase", como los pueblos aborígenes, los adultos mayores, las minorías sexuales, la población sumergida en la pobreza y las personas con discapacidad, quienes debido a la desconsideración de la diversidad existente en la población, no han podido desarrollarse adecuadamente como individuo.

Entre todos los grupos marginados, destacan especialmente las personas con discapacidad, ya que junto con ser estigmatizados y ser menospreciados por gran parte de la población, también enfrentan un gran desafío personal que se agrava particularmente en los espacios públicos y tiene que ver específicamente con su desplazamiento.

Palabras clave: Discapacidad, accesibilidad, barreras urbanas.

ABSTRACT

The development of cities according to a prototype of citizens has caused many segments of its population have been excluded from the operation of the urban world forcing them to drop out of several fundamental rights that an ordinary person debiese to practice. This problem has its roots in the idiosyncracies that host societies, in which there appear to be citizens of "second class", as Aboriginal people, the elderly, sexual minorities, people mired in poverty and people with disabilities who, due to the disregard of the diversity in the population, have failed to develop properly as an individual.

Among all marginalized groups out especially people with disabilities, as well as being stigmatized and being despised by much of the population, also face a great personal challenge that is exacerbated particularly in public places and has to do specifically with displacement

Key words: Disability, accessibility, urban barriers.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

En una primera instancia suele entenderse a la discapacidad como una restricción o ausencia, provocado por una deficiencia de la capacidad que tiene un individuo para realizar una determinada actividad. Sin embargo muchas veces se estigmatiza a este grupo por tener aspectos y comportamientos distintos al resto de la población, como suele pasar con muchas minorías sociales, pero la particularidad que se presenta exclusivamente en las personas que sufren de alguna discapacidad es que estos tienen dificultades en su desplazamiento por los espacios, como también en el establecimiento de su inserción personal en el medio.

Esto se debe a que uno o varios de sus sentidos (tacto, visión, audición, etc.) o su capacidad de razonamiento (procesos mentales) se encuentran ausentes o dañados, imposibilitando percibir el medio urbano de la misma forma como lo hace el resto de los ciudadanos.

Se plantea entonces como desafío para la disciplina geográfica, como también para las otras ciencias vinculadas al ordenamiento y al desarrollo de las ciudades, crear y construir espacios en los que un individuo se pueda desenvolver sin que sea necesario el uso de ciertas habilidades que este no posea. Es decir, considerar a la diversidad existente en el mundo urbano, aplicando un patrón conocido como "diseño universal". Este consiste en la inexistencia de un prototipo de usuario y está enfocado en atender a la diversidad de individuos de la sociedad. El hecho de eliminar las barreras mediante la aplicación de este diseño, no se traduce exclusivamente en un beneficio para las personas discapacitadas, sino que también para todo el resto de la población, esto debido a que los espacios serían más confortables y menos limitados para todos los ciudadanos.

La preocupación por integrar a esta minoría a la sociedad si bien ha estado muy presente en las diversas instituciones del estado, como también en las organizaciones sociales sin fines de lucro, esta no se ha reflejado en la vida cotidiana de las personas con discapacidad. Los diversos planes, programas y proyectos orientados a este grupo son más bien de tipo asistencial enfocados hacia la rehabilitación individual de una persona, en vez de intentar de incluir e involucrar socialmente al discapacitado a su medio.

Para esto, los esfuerzos que permitirían lograr la inclusión plena de las personas con discapacidad deben girar principalmente entorno a tres ejes centrales:

- *Entregar independencia* (para desplazarse, expresarse, informarse y para vivir en un hogar)
- *Ofrecer igualdad de oportunidades* (en educación, salud, trabajo, ocio y descanso)
- *Permitir una participación ciudadana activa* (en las ONG's, en la toma de decisiones de las instituciones del Estado y en las obligaciones civiles)

En varios momentos y lugares una persona con discapacidad llega a sentirse discriminada. A veces es la ciudad (*lo espacial*) la que por su arquitectura y su "desorden" impiden a algunos de sus ciudadanos el poder desplazarse y desenvolverse de manera adecuada. En otras ocasiones es el medio social (*el habitante*) el que discrimina a este grupo minoritario. El motivo de que ocurra esta situación puede radicar en la idiosincrasia de la sociedad, en donde el miedo a lo que es distinto, el desconocimiento y la incompreensión llevan a marginar a diversos grupos sociales de la vida cotidiana en el mundo urbano.

Se presenta entonces un desafío en el que la sociedad (*teniendo como guía al Estado*) debe aprender a vivir en una comunidad diversa y así, al eliminar las barreras sociales como consecuencia, paulatinamente también lo irán haciendo las barreras espaciales.

Por último se hace necesario mencionar que las instancias participativas de las personas discapacitadas escasean bastante, por lo que se hace necesario fortalecer a las organizaciones e instituciones quienes trabajan con y para las personas con discapacidad, entregándoles las herramientas y la asistencia profesional que les permitan un adecuado funcionamiento. Por otro lado, se deben crear las instancias participativas a nivel gubernamental, para que la opinión de los mismos involucrados sea considerada en la toma de decisiones, especialmente las que están vinculadas con la creación y alteración del espacio público.

A esta carencia en el ámbito participativo, hay que agregarle la pasividad que esta minoría presenta. La razón de esto radica principalmente en el rol asistencial que cumple el Estado para las personas con discapacidad. Instancias en las que las

exigencias personales, dado su estado de salud, prevalecen por sobre el beneficio comunitario como lo es, por ejemplo, el exigir un lugar en la sociedad.

A pesar de que las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar presentan una mancha urbana bastante singular debido a la topografía existente, la realidad que a continuación se presentara podría establecerse como un parámetro generalizable para otras comunas del país, esto ya que ciertas características se reflejan en la geografía de las otras urbes.

PERCEPCIÓN E IDENTIDAD

Una de las herramientas más fundamentales para una persona con discapacidad es la percepción que esta pueda desarrollar a través de sus habilidades. Elementos tan simples como sonidos, olores y texturas se tornan fundamentales como herramientas para la orientación espacial. Por otro lado elementos intangibles que se ven reflejados en sentimientos como: comodidades, grados de felicidad y la recepción de solidaridad, son los pilares que finalmente van a determinar el grado de identidad que una persona pueda tener con su entorno inmediato.

Esto lo podemos comprobar a través del siguiente ejemplo:

De acuerdo a una encuesta realizada a la población discapacitada¹, en la comuna de Valparaíso las personas se sienten más integradas que en la ciudad de Viña del Mar (*comprar cuadro 1 con 2 en siguiente pagina*), a pesar de que está última presenta mejores niveles de accesibilidad que la ciudad puerto. Entendiendo que la integración es el sentimiento de confort que una persona expresa por relacionarse con el espacio que la rodea.

El motivo de lo anterior puede radicar en que las características generalizables de la población de Valparaíso tienen una mayor cercanía hacia la realidad en la que se encuentran las personas discapacitadas (*bajos niveles socioeconómicos, escasa empleabilidad y pocos niveles de educación alcanzados*),

¹ **Fernández Urquiola Jorge**, Accesibilidad e Integración Territorial para personas con Discapacidad en las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, PUCV, 2009

por lo que estos se sienten más identificados con esa realidad y por ende también más integrados.

Se puede entonces establecer que la identificación con un espacio (*topofilia*) se establece mediante puntos de encuentro entre la construcción del espacio individual y la realidad que se presenta en el entorno. En el caso de existir diferencias muy grandes, el grado de identidad y por ende también de integración se va a ver perjudicado.

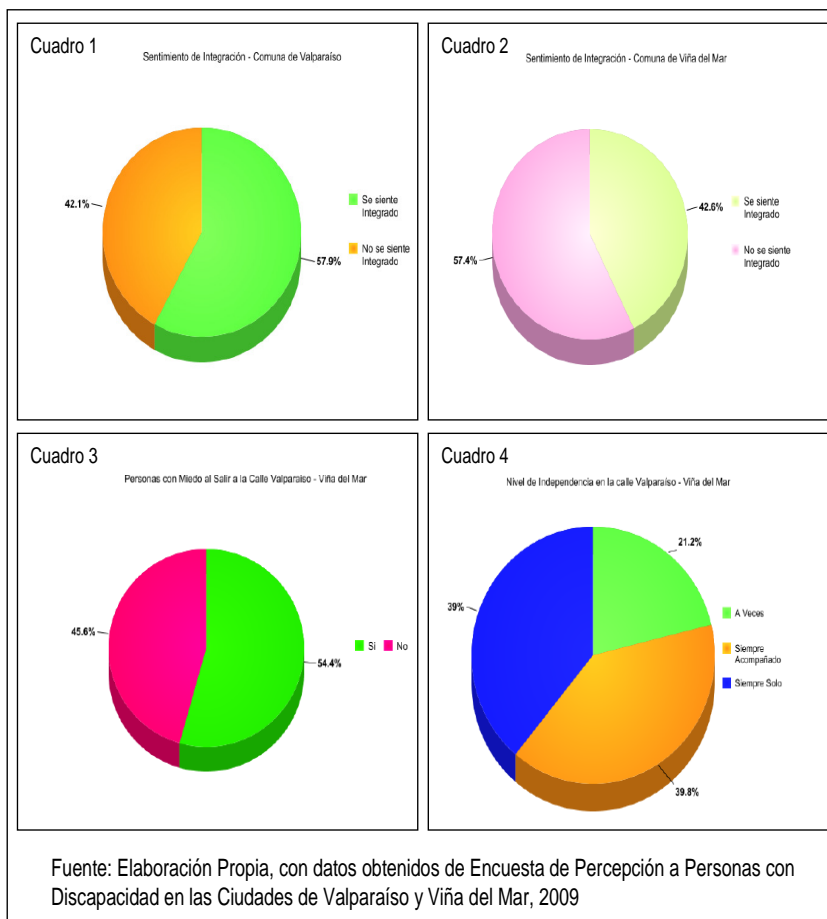
BARRERAS Y TEMORES

El área en el que se desenvuelven mayoritariamente las personas con o sin discapacidad es precisamente la vereda. Esta zona es lo que comprende desde el borde de la calzada hasta la línea de edificación. Sobre este espacio público se localizan una serie de elementos urbanos que permiten orientar y entregar una serie de servicios a la ciudadanía (como por ejemplo: postes, señalética, arbolados, grifos, etc.)²

En la teoría todos estos elementos deberían ubicarse en la franja de equipamientos, es decir apegado hacia lo que es la solera, de tal manera que estos objetos no se conviertan en obstáculos para los peatones.³ Por otro lado uno de los elementos urbanos de mayor relevancia, por sobre todo para las personas con discapacidad física, es la rampa de acceso en los cruces peatonales, ya que si esta no se encuentra implementada de manera correcta, puede convertirse fácilmente en otra barrera más para el peatón.

² **Ministerio de Vivienda y Urbanismo**, Accesibilidad garantizada en el espacio público, Santiago, 2007

³ **Universidad Nacional de Colombia**, Accesibilidad al medio físico y al transporte, Facultad de Artes, Oficina de Proyectos, Bogotá, 2005



Lamentablemente suele suceder que muchos elementos relevantes para el funcionamiento de la ciudad se convierten en serias barreras espaciales para la persona discapacitada y la razón radica exclusivamente en la deficiente planificación y en una inadecuada toma de decisiones cuando se decide colocar estos elementos, que realmente se transforman en un riesgo para la integridad de este grupo de personas.⁴

En el caso particular de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, la situación respecto a los niveles de accesibilidad en el espacio público es bastante crítica:

En la evaluación y revisión de 6 ejes de alto tráfico en ambas comunas (*que considero la medición de 2000 tramos de veredas y 2863 cruces peatonales*), se contabilizaron: 1622 obstáculos en la franja de circulación peatonal; el 58.6% de las veredas son muy estrechas para permitir la circulación de una silla de ruedas; solamente uno de cada cuatro cruces peatonales cuenta con una rampa de acceso adecuada para ser utilizada por una persona con discapacidad física y solamente el 1,98% de los cruces tiene una diferenciación de texturas que permite su identificación por parte de una persona con déficit visual.⁵

Esta muestra sobre la realidad a la que día a día se tienen que enfrentar las personas con discapacidad ha generado un alto temor por parte de este grupo a hacer uso de estos espacios, generándose así un gran problema social que conlleva a otros conflictos como la cesantía, problemas de salud como la obesidad, la inaccesibilidad hacia la educación y lo más importante: la restricción del nivel de independencia de una persona.

Esto nuevamente quedó confirmado tras la aplicación de una encuesta de percepción a las personas con discapacidad física y visual (*364 personas encuestadas, con un margen de error de un 0,05% y un nivel de confianza de un 0,07%*), donde los mismos afectados confirmaron que sienten algún grado de

⁴ **Corporación Ciudad Accesible**, Diseño Accesible – Construir para Todos, Santiago, 2002

⁵ **Fernández Urquiola Jorge**, Accesibilidad e Integración Territorial para personas con Discapacidad en las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, PUCV, 2009

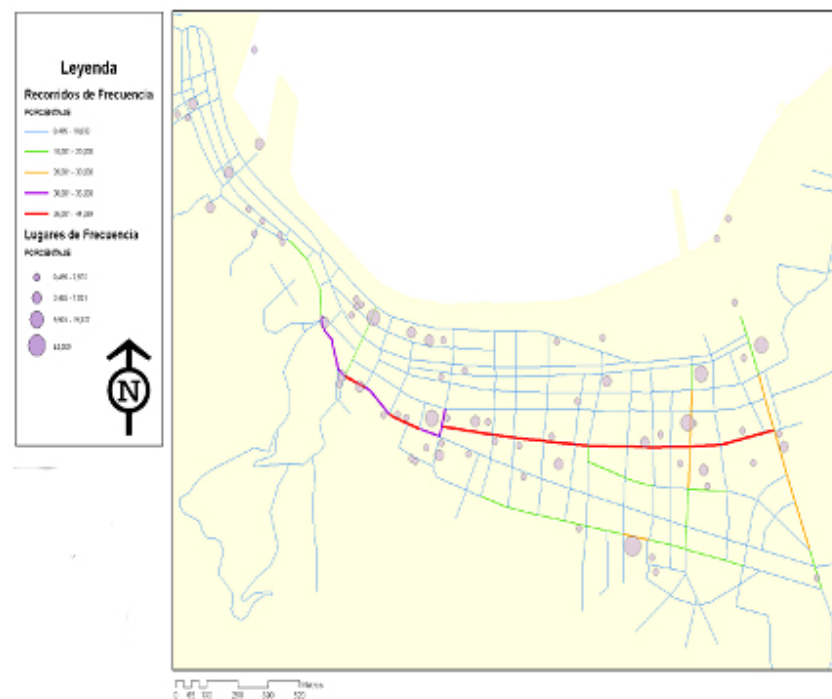
incertidumbre al tener que desplazarse por los diversos espacios urbanos (54,4% de las personas con discapacidad siente miedo), este sentimiento muchas veces esta asociado a algún conflicto relacionado con la infraestructura urbana, como lo es el miedo a caerse, a ser atropellado, a desorientarse y a lo desconocido (ver en cuadro 3, pagina anterior).

Por otro lado, a través de la misma encuesta se pudo corroborar que efectivamente las carencias en el espacio publico le han restado independencia a este grupo social ya que el 61% de los consultados siempre o a veces debe estar acompañado por otra persona al tener que desplazarse por la ciudad (ver cuadro 4, pagina anterior).

Por último, uno de los aspectos más relevantes solicitados a través de esta encuesta a las personas con discapacidad, fue la realización de un mapa mental respecto a recorridos y lugares de recurrencia que este grupo de personas realiza cotidianamente. Estos resultados podrían utilizarse para determinar los sectores prioritarios a intervenir en un futuro para mejorar la calidad de vida de las personas con algún tipo de discapacidad.

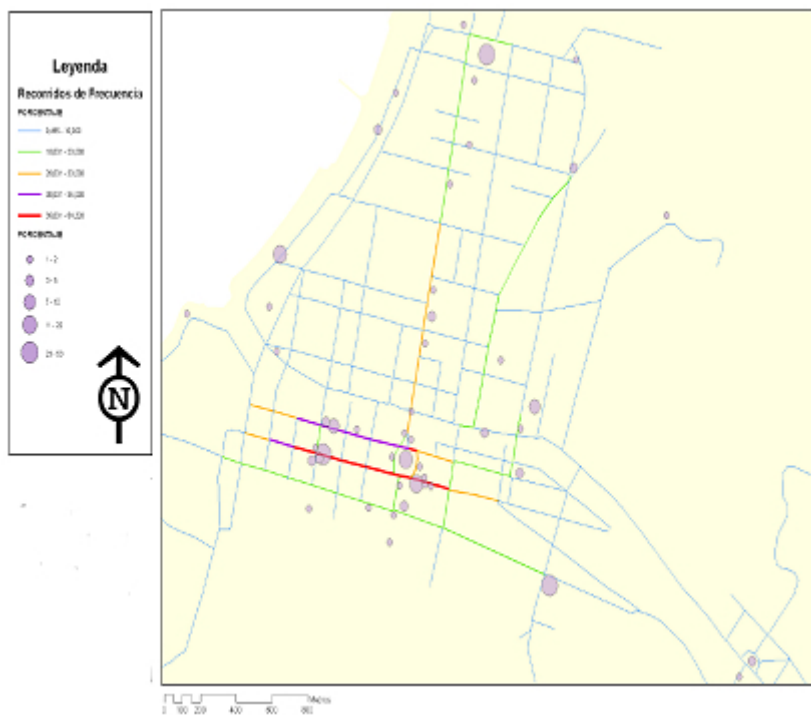
De acuerdo a estos resultados (ver planos de siguiente página) puede determinarse que muchas de las vías más transitadas en ambas comunas, no necesariamente están vinculadas con que estas sean las arterias que presentan una mejor calidad estructural, sino que responden a la funcionalidad y al tipo de servicio que estos lugares le brindan a la persona discapacitada.

Figura 1: Recorridos y lugares de recurrencia de personas con discapacidad física y visual en la comuna de Valparaíso.



[Fuente: Elaboración propia.]

Figura 2: Recorridos y lugares de recurrencia de personas con discapacidad física y visual en la comuna de Viña del Mar.



[Fuente: Elaboración propia.]

PROPUESTAS

Como se ha planteado anteriormente, hay que comprender que uno de los pilares fundamentales para lograr la integración plena a las personas con discapacidad es el nivel de accesibilidad en la vía pública, ya que entrega la independencia necesaria a la persona para poder realizar las mismas actividades que el resto de los ciudadanos.

Se propone entonces crear una red articulada y continua entorno a los puntos y lugares identificados como relevantes por las mismas personas con discapacidad, convirtiéndolos en sectores prioritarios a intervenir en el corto a mediano plazo.

En el caso de la ciudad de Valparaíso las arterias de Avenida Pedro Montt, Condell, Edwards, Uruguay, Avenida Argentina y Avenida Colón parecen ser las más urgentes a modificar. Mientras que en la ciudad de Viña del Mar las que requieren de ciertas mejoras son la Avenida Valparaíso, Calle Arlegui y Calle Quillota.

Una segunda propuesta en la misma materia y considerando la importancia que tiene la actividad turística para la economía de ambas ciudades, se plantea como desafío transformar el conjunto de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar en un polo de Turismo Accesible. Determinando en una primera instancia los atractivos y servicios accesibles para el turista discapacitado, para luego ser complementado con guías y ofertas especializadas en este segmento de la población.

La tarea en posicionar a estas ciudades como destinos de turismo accesible, debe focalizarse primero en capacitar e informar a todos los rubros del turismo sobre los beneficios y las ventajas que puede traer el ser incluido en un programa de Turismo Accesible (mejora en el posicionamiento y la valoración del servicio brindado) y hacer entender que se está abriendo un nuevo mercado en el que el nuevo cliente cautivo está dispuesto a gastar mucho más que un turista regular (ya que enfatiza la comodidad que se brinda ante el valor que esto pueda significar).

BIBLIOGRAFIA

ANDRAE, P. (2003): *Accesibilidad para personas con Ceguera y Déficit Visual*. Fundación ONCE, Madrid, España.

CAAMAÑO, M. (2005): *Realidad Socio cultural de la población con Discapacidad*. Universidad de Bio Bio, Concepción, Chile.

CONCHA, B. (1999): *Curso de Turismo Accesible*. Ediciones del Real Patronato sobre la Discapacidad, Madrid, España.

CORPORACIÓN Ciudad Accesible (2002): *Diseño Accesible, Construir para Todos*. Santiago, Chile.

FERNÁNDEZ, J. (2009): *Accesibilidad e Integración Territorial para personas con Discapacidad en las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar*. P. Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, Chile.

MASSARI, S.(2006): *Las personas con deficiencia física o visual y la accesibilidad urbana de Santo André*. P. Universidad Católica de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil.

NOGUÉ, J. (2006): *Las otras Geografías*. Tirant lo Blanch, Madrid, España.

ROVIRA-BELETA, E. (2002): *Libro Blanco de la Accesibilidad*. Ediciones UPC, Universidad Politécnica de Catalunya, Catalunya, España.