



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**ANÁLISIS DE PROYECTOS SOBRE MOVILIDAD DE PERSONAS CON
DISCAPACIDAD VISUAL EN LA CIUDAD DE VALPARAÍSO RESPECTO A LA
INFRAESTRUCTURA URBANA.**

**TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO DE ADMINISTRADORA PÚBLICA Y AL
GRADO DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

Alumna

CATALINA ELENA ACOSTA OSORIO

Profesor Guía

EDUARDO MUÑOZ INCHAUSTI

Valparaíso, diciembre 2024

Agradecimientos

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento por la posible realización de esta tesis. En primer lugar, deseo darle todo el reconocimiento de la inspiración del tema a mi madre, quien a pesar de padecer una enfermedad tan avasalladora y desafiante como el glaucoma, sigue siendo la mejor en su trabajo y la mejor madre del mundo para mí, dándome su consejo, amor y todo su apoyo incondicional.

También, quiero agradecer a mi padre, quien todos los días me inspira a ser mejor persona y me impulsa a superar todos los inconvenientes de la vida para completar mi carrera universitaria. Mi papá es quién siempre quiere verme feliz y gracias a eso, he tenido la motivación para salir a adelante.

En este apartado, no puedo dejar de mencionar a mi mejor amiga, compañera de universidad y trabajo, Javiera. Ella es quien siempre ha estado ahí para escuchar mis quejas, mis aventuras, cantos, baile y me ha llenado de gratos momentos. Sin dejar de mencionar nuestra complicidad para poder avanzar en la tesis en los momentos menos adecuados.

A Guillermo, mi novio, tengo que agradecerle por hacer muchísimo más fácil este proceso y por llenarme de felicidad todos los días. Gracias por dedicar tu tiempo en ayudarme a que este trabajo sea posible y regalarme todas las risas del mundo.

Finalmente, no puedo olvidar a mis animalitos: el osito, la linita y la patito. A quienes les agradezco por darme cariño diario y acompañarme hasta tarde en las noches de trabajo.

Índice

Resumen	6
Abstract	7
Introducción	8
Capítulo I. Marco Conceptual	10
1.1 Concepto de discapacidad y discapacidad visual	10
1.2 Clasificación de discapacidad visual	11
Tabla 1. La OMS presenta la siguiente tabla de categorización de la discapacidad visual:	12
1.3 Definiciones de Perdida de Visión y Ceguera	14
1.4 Definición de inclusión social	15
1.5 Definición de Política Pública	16
1.6 El Gran Valparaíso	17
Imagen 1. Plano de la zona centro de Valparaíso:.....	18
Imagen 2. Área intervenida por el Servicio De Vivienda y Urbanismo (SERVIU)	19
Capítulo II. Marco Normativo	20
2.1 En la Constitución.....	20
2.2 Ley 20.422	20
2.2.1 Objetivo de la ley	20
2.2.2 Principios para el cumplimiento del objetivo de la ley	21
2.2.3 El Estado como promotor de la igualdad de oportunidades.	22
2.2.4 Conceptos legales para el cumplimiento de la ley	22
2.7 Medidas para la igualdad de oportunidades.	24
Capítulo III. Política Nacional para la inclusión social de las personas con discapacidad 2013- 2020.....	27
3.1 Objetivos de la Política Nacional.....	28
3.2 Principios de la Política Nacional para la inclusión social de las personas con discapacidad	31
3.3 Lineamientos estratégicos de la política nacional para la inclusión de las personas con discapacidad.....	33

3.4.- El estándar técnico.....	35
3.4.1 DS50: Decreto número 50 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ...	35
3.4.2 DS30: Decreto número 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	39
3.4.3 Ciudad Accesible	43
Capítulo IV. Discapacidad Visual en Valparaíso, Chile.....	45
Capítulo V. Metodología de la Investigación	47
5.1 Tema de investigación.....	47
5.2 Planteamiento del problema.....	47
5.3 Fundamentación	47
5.4 Objetivos de la investigación	48
5.4.1 Objetivo General:.....	48
5.4.2 Objetivos específicos:	48
5.5 Supuesto	49
5.6 Tipo de diseño.....	50
5.8 Criterios de Análisis.....	51
5.9 Instrumento de recopilación de información	52
5.10 Temas estructurales de la entrevista en Serviu	53
5.11 PREGUNTAS PARA GRUPO FOCAL	54
5.12 Preguntas para entrevista con la arquitecta Paz Undurraga	55
5.13. Solicitud de información a través de Transparencia Pasiva a la Municipalidad de Valparaíso.	55
5.14 Solicitud de información a través de Transparencia Pasiva a la Superintendencia de Salud.	56
5.15. Tablas de extracción de información de entrevistas realizadas.....	57
Tabla 2. Extracción de información a entrevista no estructurada al Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu)	57
Tabla 3. Extracción de Información de entrevista a grupo focal de personas con discapacidad visual en el instituto Antonio Vicente Mosquete.....	59
Tabla 4. Tabla de extracción de información de entrevista a arquitecta Paz Undurraga	61

Tabla 5. Extracción de información de respuesta de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso a través de Transparencia Pasiva.	63
Excepción: Información solicitada a la superintendencia de salud	63
Capítulo VI. Análisis de Proyectos Ejecutados en Valparaíso con el objetivo de reducir las barreras físicas para personas con discapacidad en base a las políticas públicas de accesibilidad universal	64
6.1 Proyectos ejecutados en Valparaíso hasta en año 2024	64
6.2. Evaluación del impacto de los proyectos realizado en base a las políticas públicas de accesibilidad universal	66
6.3. Barreras y Desafíos	69
6.3.1 La compleja topografía de la ciudad	70
6.3.2. El Comercio Ambulante	71
6.3.3. Las calles sin Accesibilidad Universal	73
6.3.4. La falta de mantenimiento a la infraestructura vial	75
Imagen 3. Platos de riego	77
6.3.5. La falta de conocimiento de las necesidades de las personas con discapacidad visual	78
Imagen 4. Antes y después de la periferia de Medellín.	82
Imagen 5. Escaleras mecánicas en los cerros de Medellín	83
Imagen 6. Metrocable en la periferia de Medellín.....	83
Capítulo VII. Conclusiones.....	85
Referencias	87
ANEXO N°1	90
Desarrollo de entrevista n°1 a Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu) 90	
ANEXO N°2	91
Entrevista número 2 a grupo focal de personas con discapacidad visual en el instituto Antonio Vicente Mosquete.	91
ANEXO N° 3	98
Preguntas para entrevista con la arquitecta Paz Undurraga	98
ANEXO N°4	101
Respuesta de Transparencia Pasiva de la Municipalidad de Valparaíso. .	101

Resumen

En Chile, existe un gran número de personas con discapacidad visual y Valparaíso siendo la tercera región más poblada del país tiene un gran porcentaje de personas con esta condición visual.

Por estas razones, en el país existen leyes y políticas públicas destinadas a la inclusión de personas con distintos tipos de discapacidad, los cuales dan origen a distintos proyectos a lo largo del país. En esta investigación pretende analizar específicamente proyectos de accesibilidad universal en infraestructura urbana y como ellos impactan en la calidad de vida de las personas con discapacidad visual en la ciudad de Valparaíso.

Abstract

In Chile, there is a large number of people with visual disabilities, and Valparaíso, being the third most populated region in the country, has a significant percentage of people with this visual condition.

For these reasons, in the country, there are laws and public policies aimed at the inclusion of people with different types of disabilities, which give rise to various projects throughout the country. This research aims to specifically analyze universal accessibility projects in urban infrastructure and how they impact the quality of life of people with visual disabilities in the city of Valparaíso.

Introducción

La discapacidad “forma parte del ser humano y es consustancial a la experiencia humana. Es el resultado de la interacción entre afecciones como la demencia, la ceguera o las lesiones medulares, y una serie de factores ambientales y personales. Se calcula que 1300 millones de personas, es decir, el 16% de la población mundial, sufren actualmente una discapacidad importante. Esta cifra está aumentando debido al crecimiento de las enfermedades no transmisibles y a la mayor duración de la vida de las personas.” (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2023) Teniendo en cuenta esto, los gobiernos deben generar un rol activo en el desarrollo de políticas públicas dirigidas a la exterminación de las barreras sociales, culturales, legales y de infraestructura que perjudican la calidad de vida de estas personas.

El objetivo del presente estudio es examinar y analizar uno de los temas fundamentales que deben ser abordados con urgencia en la actualidad para fomentar en Chile la verdadera inclusión social: la movilidad independiente de las personas con discapacidad. En este sentido el enfoque se centrará de forma específica en las personas con discapacidad visual o ceguera, estudiando las barreras y los retos que enfrentan en su desplazamiento por los espacios públicos y los proyectos generados para mitigar lo anterior en la ciudad de Valparaíso. Esta investigación pretende poner de manifiesto la importancia de crear entornos accesibles que permitan a las personas con discapacidad visual ejercer su autonomía y participar plenamente en la sociedad. Así, se busca generar una reflexión sobre la necesidad de implementar soluciones efectivas que favorezcan la plena integración y el acceso equitativo.

Con el propósito de abordar de manera adecuada lo expuesto previamente, este estudio comienza con una contextualización conceptual exhaustiva, en la cual se presentan y explican los conceptos claves necesarios para un entendimiento integral del tema central del estudio. Dado que cada uno de estos términos podrían ser interpretados de manera diversa si se considera de forma aislada, resulta

fundamental establecer un marco claro y preciso que guía la comprensión del lector, alineándolo con los enfoques y objetivos específicos de esta investigación.

Se expone el marco normativo relevante que regula y orienta el tema de esta investigación, con el objetivo de dotar a la información que se expondrá más tarde una validez y solidez necesaria, ya que se fundamentan con estos textos legales oficiales. Este capítulo incluye referencias a la Constitución de la República de Chile y de leyes que abordan la inclusión de personas en situación de discapacidad. Así mismo, en el capítulo siguiente se expone las políticas públicas que fueron diseñadas para la inclusión social de las personas con discapacidad en función a las leyes anteriormente mencionadas. También, se desarrollan los tópicos de interés de este estudio que abordan los estándares técnicos en forma de decretos diseñados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo para abordar los proyectos de accesibilidad universal.

En virtud de la investigación, exponer a la población de estudio es fundamental, tanto en porcentajes como en variedades. Por ende, se describen ambos de acuerdo con la información entregada por informes y las últimas encuestas oficiales. Prosiguiendo con el capítulo número 5, se expone la metodología utilizada en esta investigación y los resultados obtenidos.

En el capítulo siguiente se da a conocer el análisis de los datos obtenidos a través de los diferentes métodos de investigación y se da a conocer los proyectos realizados hasta el año 2024 en la ciudad de Valparaíso. Por último y como fin del análisis, se entregan las conclusiones en el capítulo séptimo.

Capítulo I. Marco Conceptual

1.1 Concepto de discapacidad y discapacidad visual

Primeramente, para abordar el tema con la contextualización adecuada debemos dar las definiciones conceptuales correspondientes al caso, por lo tanto, es necesario indicar que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) una persona con discapacidad es “aquella que tiene deficiencias físicas, mentales o sensoriales a largo plazo que, en interacción con diversas barreras, pueden obstaculizar su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones que los demás”. (Organización Panamericana de la Salud)

Así mismo, destacamos que según la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas “la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”. (CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS)

En un marco de contextualización nacional, encontramos el concepto elaborado por la ley 20.422 en su artículo 5:

“Persona con discapacidad es aquella que teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual, o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024)

Por consiguiente, “la discapacidad visual es una condición que afecta directamente la percepción de imágenes en forma total o parcial. La vista es un sentido global que permite identificar a distancia y a un mismo tiempo objetos ya conocidos o que se presentan por primera vez”. (Franco)

Según la OMS, la discapacidad visual se produce cuando una afección ocular afecta el sistema visual y a sus funciones relacionadas con la visión.

En este mismo parámetro, es elemental tener una certeza de la definición de ceguera, la cual es definida por la Sociedad Española de Medicina Interna como la pérdida total o parcial del sentido de la vista. Existen varios tipos de ceguera dependiendo del grado y tipo de pérdida de visión, como la visión reducida, en una zona del campo visual (el escotoma), la ceguera parcial (de un ojo) o la ceguera total.

1.2 Clasificación de discapacidad visual

Según el decreto número 47 del Ministerio de Salud que aprueba el reglamento para la calificación y certificación de la discapacidad, la discapacidad visual es calificada en su Artículo 9º como una discapacidad sensorial, como se describe en la siguiente cita del decreto:

“Deficiencias sensoriales: Son aquellas deficiencias visuales, auditivas o de la comunicación, que disminuyen la capacidad del sujeto para desarrollar actividades propias de una persona sin discapacidad, en situación análoga de edad, sexo, formación, capacitación, condición social, familiar y localidad geográfica. Las deficiencias visuales y auditivas se ponderarán considerando los remanentes del órgano de los sentidos (ojo u oído) de mejor función, corregido el defecto”.

Tabla 1. La OMS presenta la siguiente tabla de categorización de la discapacidad visual:

	Agudeza Visual (AV) lejana	
Categoría	AV MENOR A	AV IGUAL O MAYOR A
0: discapacidad visual leve o sin discapacidad	No aplica.	3/10 (0.3) 20/60
1: discapacidad visual moderada	6/18 (Metros) 3/10(0.3) 20/60 (pies)	6/60 (Metros) 1/10 (0.1) 20/200 (Pies)
2: discapacidad visual severa	6/60 (Metros) 1/10 (0.1) 20/200 (Pies)	3/60 (Metros) 1/20 20/400 (Pies)
3: ceguera	3/60 1/20 (0.05) 20/400	1/60 (Cuenta dedos a 1 metro) 1/50 (0.02) 5/300 (20/1200)
4: ceguera	1/60 (Cuenta dedos a 1 metro) 1/50 (0.02) 5/300 (20/1200)	Percepción de luz
5: ceguera	no percepción a la luz	No percepción a la luz

*Fuente: Suárez Escudero, J. C., (2011). Discapacidad visual y ceguera en el adulto: revisión de tema. Medicina U.P.B., 30(2), 170-180.

Siguiendo el artículo de “discapacidad visual y ceguera en el adulto” de Suarez Escudero del año 2011, la discapacidad visual y la ceguera tiene sus principales causas en las siguientes condiciones:

1.- *Ametropías*: es la principal causa de discapacidad visual en el mundo, es posible su corrección quirúrgica y terapéutica convencional, donde se puede recobrar la función visual a un nivel normal. Dentro de las ametropías se encuentran la miopía, hipermetropía, presbicia y astigmatismo.

2.- *Tracoma y Oncocercosis*: el tracoma es la causa principal de la ceguera infecciosa, que es producida por la *chlamydia trachomatis* y relacionada con comunidades pobres de suministro de agua potable y la Oncocercosis es comúnmente conocida como la ceguera del río, consiste en una infección causada por el parásito *onchocerca volvulus* que compromete el globo ocular y el tejido celular subcutáneo.

3.- *Retinopatía diabética*: Esta enfermedad explica el 4,8% de la ceguera en el mundo y es efecto de la diabetes, es mayormente tratada con manejo de la presión arterial, un buen control glicémico, fotocoagulación focal y panretinal con láser.

4.- *Degeneración macular*: Es considerada la mayor causa de ceguera en países desarrollados y en vías de desarrollo y afecta en su mayoría a personas mayores de 40 años. Los factores de riesgo de esta enfermedad son el tabaquismo, consumo sostenido de alcohol, hipertensión arterial y altos niveles de proteína C reactiva.

5.-*Catarata*: Sus causas son el envejecimiento, traumas físicos, quemaduras eléctricas, entre otros. Esta enfermedad puede ser secundaria a otras afecciones como desprendimiento de retina, consumo crónico de esteroides, hipoparatiroidismo, etc. La catarata es una enfermedad que involucra un tratamiento quirúrgico y según el plan de acción visión 2020, en Chile unas 1860 personas se han sometido a cirugía para su tratamiento, por lo que afecta a bastantes personas en nuestro país. A nivel mundial al menos 18 millones de personas son invidentes por catarata bilateral.

6.- *Glaucoma*: Es responsable de 4.5 millones de personas invidentes en el mundo, si bien tiene muchas variaciones “el glaucoma es una enfermedad que daña el nervio óptico del ojo. Generalmente se produce cuando se acumula fluido en la parte delantera del ojo. El exceso de fluido aumenta la presión en el ojo y daña el nervio óptico” (Turbert). Si bien es una enfermedad que posee tratamiento no tiene cura.

7.- *Causas neurológicas*: La afección de corteza occipital puede tener asociación visual unimodal y polimodal, por lo que puede dar paso a baja visión y ceguera como enfermedad subdiagnosticada.

1.3 Definiciones de Pérdida de Visión y Ceguera

1.-Pérdida de visión

“La pérdida de la visión es la ausencia de visión o una disminución de la capacidad para ver, hasta un punto en el que causa problemas que no se pueden solucionar por medios habituales, como, por ejemplo, lentes o anteojos. Puede ocurrir de forma aguda (es decir abruptamente) o crónica (es decir, durante un largo periodo de tiempo), por ejemplo, debido a cataratas, una enfermedad en la que el cristalino de

los ojos se vuelve opaco y nublado, causando ceguera parcial o total.” (Fundación Luz, 2022)

2.- Ceguera

“El término “ceguera” se utiliza para la pérdida completa o casi completa de la visión.” (Fundación Luz, 2022)

1.4 Definición de inclusión social

Como el concepto de inclusión social es relevante para la problemática de la presente tesis, es importante que se entienda que corresponde a un “principio en virtud del cual la sociedad promueve valores compartidos orientados al bien común y a la cohesión social, permitiendo que todas las personas con discapacidad tengan las oportunidades y recursos necesarios para participar plenamente en la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, y para disfrutar de unas condiciones de vida en igualdad con los demás”. (Diccionario panhispánico del español jurídico, 2023) Lo cual es equivalente a insertar todas las necesidades fundamentales para que los grupos minoritarios puedan vivir con una calidad de vida adecuada al igual que el resto de la población.

En el Estado chileno, se contempla la ley 20.422, la cual establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, donde en su artículo tercero se contempla la importancia de que el Estado asegure con conformidad a la ley la vida independiente, accesibilidad universal, intersectorialidad, diseño universal y participación y diálogo social.

1.5 Definición de Política Pública

Siguiendo el objeto de estudio de la presente tesis y en base a la contextualización, es necesario entender a lo que en el título se refiere a “política pública”. Hay que indicar, primeramente, que este concepto posee muchas y diferentes definiciones, por lo que señalar algunos es necesario para la comprensión del término.

Según Manuel Tamayo “las políticas públicas son el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios.” (Tamayo, 1997, 281-312)

Los autores Meny y Thoenig plantean que una política pública es “el resultado de la actividad de una autoridad investida de poder público y de legitimidad gubernamental. Corresponde, por lo tanto, a los actos y a los no actos comprometidos de una autoridad frente a un problema en un sector relevante de su competencia y se presenta como un programa de acción gubernamental en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico”. (MENY & THOENIG, 1992, 90)

Para acercarnos a una definición en un plano nacional, se expone a continuación la definición de Eugenio Lahera, quien señala que “una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado. Una política pública de calidad incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados”. (Lahera, 2004) Lo que podemos entender como decisiones de un gobierno para dar solución a problemas colectivos y en el presente caso, como el gobierno de turno chileno toma decisiones para dar soluciones a las respectivas problemáticas del grupo minoritario que sería conformado por las personas que sufren de discapacidad visual y ceguera.

Ahondando en el tema, debemos diferenciar políticas públicas de programas, ya que un programa es según Cortázar Velarde, información organizada para pronosticar, eliminar o disminuir uno o más problemas, cuya respuesta incluye al menos, el establecimiento de objetivos, desarrollo de actividades y la aplicación de recursos destinados a su realización (Cortázar Velarde, 2006).

1.6 El Gran Valparaíso

El área de interés para este estudio es la ciudad de Valparaíso en Chile, ubicada en la zona central del país, la cual tiene orígenes provenientes de 1536. Desde sus primeras décadas, Valparaíso ha sido fundamental en la historia y desarrollo del país, especialmente por ser el puerto con mayor importancia estratégica y comercial por muchos años.

Podemos definir que “la configuración urbana de Valparaíso está determinada por su loca topografía, dominada por 44 cerros que se erigen en un anfiteatro natural con vistas al océano”. (Municipalidad de Valparaíso, 2024)

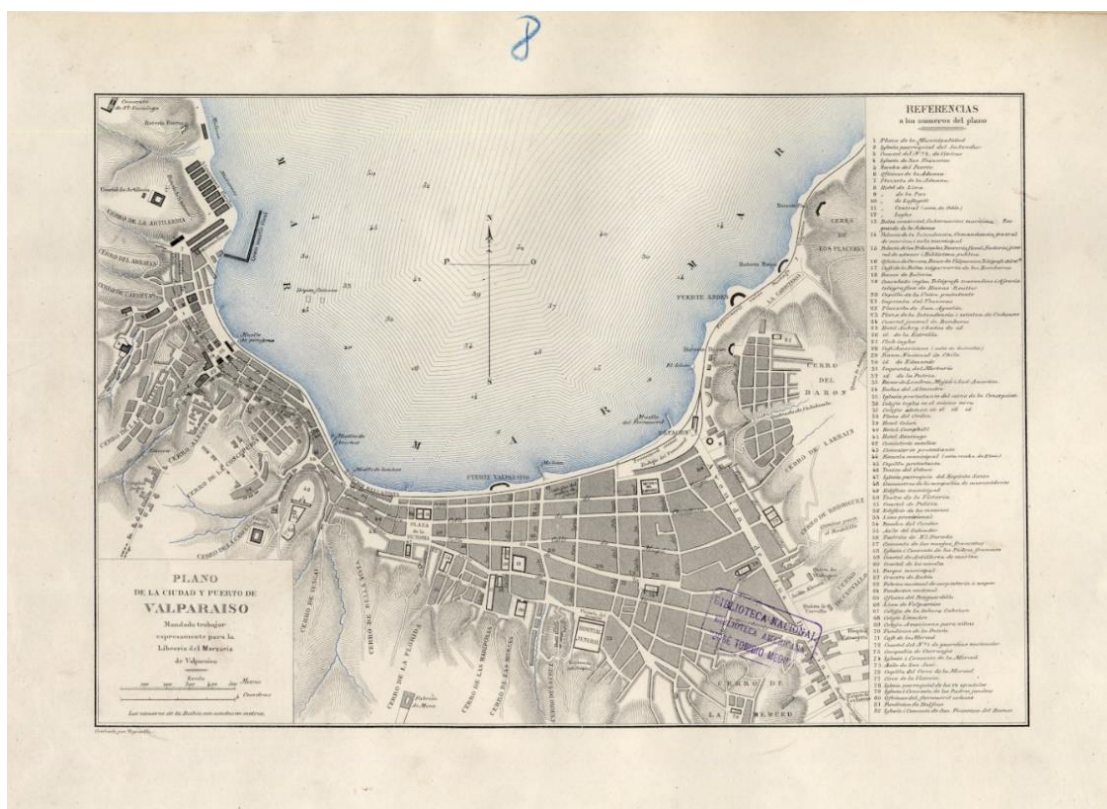
Esta particularidad geográfica ha determinado a lo largo de los años, un desarrollo urbano único, con calles empinadas y vistas panorámicas que han convertido a Valparaíso en una ciudad pintoresca y única, tanto para los residentes como para la gran cantidad de turistas. De hecho, esta singularidad le dio a la ciudad “la nominación de como Patrimonio de la Humanidad se concretó en su declaración por la UNESCO en el año 2003.” (Paz, 2023) Este reconocimiento destaca su valor cultural, arquitectónico y paisajístico.

Se delimita el presente estudio al centro de la ciudad o lo que coloquialmente se conoce como el “plan de Valparaíso”, el cual se refiere a la zona plana de la ciudad, es decir, el área situada al nivel del mar, entre la bahía y la base de los cerros. Esta zona “plana” de la ciudad, es donde se concentra la mayor parte de la actividad económica, cultural y administrativa. A pesar de que el resto de la ciudad se extiende

por los cerros, esta zona es el corazón funcional y operativo de Valparaíso. En esta parte se ubican los principales edificios públicos, recintos comerciales, mercados, oficinas, restaurantes, bares, centros educativos y de salud, además del transporte público. Por lo tanto, el centro de Valparaíso es la zona más transitada de la ciudad, no solo por los porteños, sino por las personas que llegan de distintas zonas de la región y del país, debido a la ya mencionada relevancia comercial, turística y administrativa.

Esta delimitación corresponde a que únicamente se han realizado proyectos de accesibilidad universal en esta zona plana de la ciudad.

Imagen 1. Plano de la zona centro de Valparaíso:



*Fuente: Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile. Accedido en 12/9/2024.

Imagen 2. Área intervenida por el Servicio De Vivienda y Urbanismo (SERVIU)

ÁREA DE INTERVENCIÓN:



Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo – Únete a la ciudad. Departamento técnico de construcción y urbanización. (Accedido el 29.11.2024)

Capítulo II. Marco Normativo

2.1 En la Constitución

La Constitución Política de la República de Chile consagra en su artículo número 1 la igualdad de las personas en dignidad y derechos, y en su artículo 19 numerales 2° y 3° asegura a todas las personas la igualdad ante la ley, de forma que “ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias”, a la vez que reconoce “la igual protección de la ley en el ejercicio de sus derechos”. Ambos derechos se encuentran cautelados por el recurso de protección, acción constitucional que se encuentra consagrada en su artículo 20, donde se resguarda la vigencia de las garantías fundamentales en caso de su privación, perturbación o amenaza por causa de una acción u omisión arbitraria o ilegal. (SENADIS,2013, pág. 9)

2.2 Ley 20.422

La Ley número 20.422 entró en vigor el 10 de febrero del año 2010 y establece las normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad y reemplazó a la antigua ley número 19.284, la cual constituía la plena integración social de las personas con discapacidad. La mencionada ley número 20.422, se enfoca en constituir principios para otorgarle a las personas con discapacidad una vida independiente, intersectorialidad, accesibilidad, participación, diálogo social y crear diseños universales.

2.2.1 Objetivo de la ley

La ley 20.422 tiene como objetivo asegurar la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, cualquiera sea ésta. Para ello afirma en su primer artículo que se busca:

- 1.- Obtener plena inclusión social de las personas en situación de discapacidad.
- 2.- Asegurar el disfrute pleno de sus derechos.

3.- Eliminar cualquier forma de discriminación fundada en la discapacidad.

2.2.2 Principios para el cumplimiento del objetivo de la ley

1) Vida Independiente: El estado que permite a una persona tomar decisiones, ejercer actos de manera autónoma y participar activamente en la comunidad, en ejercicio del derecho al libre desarrollo de la personalidad.

2) Accesibilidad Universal: La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.

3) 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.

4) Intersectorialidad: El principio en virtud del cual las políticas, en cualquier ámbito de la gestión pública, deben considerar como elementos transversales los derechos de las personas con discapacidad.

5) Participación y Diálogo Social: Proceso en virtud del cual las personas con discapacidad, las organizaciones que las representan y las que agrupan a sus familias, ejercen un rol activo en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación

de las políticas públicas que les conciernen. (Biblioteca del Congreso Nacional, 2010)

2.2.3 El Estado como promotor de la igualdad de oportunidades.

En el artículo 4° de la presente ley, se señala la importancia del papel del Estado en el cumplimiento de los objetivos señalados con anterioridad. Por lo tanto, es indispensable que se tenga en cuenta en los programas y proyectos públicos destinados a las personas con discapacidad aumentar la calidad de vida como finalidad.

Al desarrollar estos programas y proyectos, es decir desde la etapa de creación y ejecución, se deberá dar preferencia a la participación de las personas en situación de discapacidad, sus organizaciones y sus respectivos familiares en un entorno facilitador de su participación.

2.2.4 Conceptos legales para el cumplimiento de la ley

Para los efectos de esta ley, es preciso comprender los conceptos implicados y mencionados en este texto legal, los cuales se definen en su artículo número 6, ya que son imprescindibles para el correcto cumplimiento de la ley.

A continuación, se explican los 11 conceptos mencionados:

1) Discriminación: Toda distinción, exclusión, segregación o restricción arbitraria fundada en la discapacidad, y cuyo fin o efecto sea la privación, perturbación o amenaza en el goce o ejercicio de los derechos establecidos en el ordenamiento jurídico.

2) Ayudas técnicas: Los elementos o implementos requeridos por una persona con discapacidad para prevenir la progresión de la misma, mejorar o recuperar su funcionalidad, o desarrollar una vida independiente.

3) Servicio de apoyo: Toda prestación de acciones de asistencia, intermediación o cuidado, requerida por una persona con discapacidad para realizar las actividades de la vida diaria o participar en el entorno social, económico, laboral, educacional, cultural o político, superar barreras de movilidad o comunicación, todo ello, en condiciones de mayor autonomía funcional.

4) Cuidador: Toda persona que proporciona asistencia permanente, gratuita o remunerada, para la realización de actividades de la vida diaria, en el entorno del hogar, a personas con discapacidad, estén o no unidas por vínculos de parentesco.

5) Dependencia: El estado de carácter permanente en que se encuentran las personas que, por razones derivadas de una o más deficiencias de causa física, mental o sensorial, ligadas a la falta o pérdida de autonomía, requieren de la atención de otra u otras personas o ayudas importantes para realizar las actividades esenciales de la vida.

6) Entorno: El medio ambiente, social, natural y artificial, en el que las personas desarrollan su participación social, económica, política y cultural, a lo largo de todo su ciclo vital.

7) Persona con discapacidad auditiva: Aquella que, debido a su funcionalidad auditiva reducida o inexistente, producida por enfermedad, accidente o vejez, en la interacción con el entorno se enfrenta a barreras que impiden su acceso a la información y comunicación auditiva oral dadas por la lengua mayoritaria.

8) Persona sorda: Aquella que, a partir de su funcionalidad auditiva reducida o inexistente, adquirida desde su nacimiento o a lo largo de su vida, se ha desarrollado como persona eminentemente visual, tiene derecho a acceder y usar la lengua de señas, a poseer una cultura sorda e identificarse como miembro de una comunidad lingüística y cultural minoritaria.

9) Comunidad sorda: Grupo de personas que constituyen una minoría lingüística y cultural, conformado principalmente por personas sordas y organizaciones de personas sordas de cualquier tipo, en la que también pueden participar las personas con discapacidad auditiva y las personas oyentes que comparten la lengua y la cultura de las personas sordas.

10) Persona sordociega: aquella que, debido a sus funcionalidades auditivas y visuales reducidas o inexistentes, simultáneamente presentes, constituye una discapacidad única, que, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su comunicación, movilización, participación plena y efectiva en la sociedad, acceso a la información y al entorno en igualdad de condiciones con las demás.

11) Guía intérprete: persona que desempeña la función de intérprete y guía de las personas sordociegas, con amplios conocimientos de los sistemas de comunicación oficial ajustados a sus necesidades. (Biblioteca del Congreso Nacional, 2010)

2.7 Medidas para la igualdad de oportunidades.

En el título cuarto del texto legal en cuestión se menciona en su párrafo primero las medidas de accesibilidad que se deben tomar en cuenta para garantizar el eficiente uso cumplimiento de la ley, por lo tanto, se deben tener en cuenta para este estudio los siguientes artículos:

“Artículo 23.- El Estado, a través de los organismos competentes, impulsará y aplicará medidas de acción positiva para fomentar la eliminación de barreras arquitectónicas y promover la accesibilidad universal.” (Congreso Nacional, 2010)

“Artículo 26 ter. - El Estado reconoce como sistemas de comunicación oficial la dactilología, el sistema braille, técnicas de orientación y movilidad y otros sistemas de comunicación alternativos reconocidos, según lo establecido en el reglamento dictado para estos efectos por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Las personas sordociegas serán libres de elegir el o los sistemas que deseen utilizar para comunicarse en su vida cotidiana.” (Congreso Nacional, 2010)

Artículo 27.- Las bibliotecas de acceso público deberán contar con material, infraestructura y tecnologías accesibles destinadas a personas con discapacidad de causa sensorial, considerando facilidades, ajustes necesarios y prestación de servicios de apoyo para la atención de estos usuarios. (Congreso Nacional, 2010)

“Artículo 28.- Asimismo, estarán sometidas a esta exigencia las obras que el Estado o los particulares ejecuten en el espacio público al interior de los límites urbanos, y los accesos a los medios de transporte público de pasajeros y a los bienes nacionales de uso público. Si las edificaciones y obras señaladas en este inciso contaren con ascensores, éstos deberán tener capacidad suficiente para transportar a las personas con discapacidad de conformidad a la normativa vigente.” (Congreso Nacional, 2010)

“Artículo 29 en su inciso segundo. - La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones contendrá las exigencias de accesibilidad que deban cumplir las

viviendas destinadas a personas con discapacidad. Estas deberán contemplar adaptaciones tales como rampas de acceso, puertas más amplias, ascensores de escalas, señalizaciones especiales, salidas de emergencia y todo otro requisito necesario para la seguridad, correcto desplazamiento y calidad de vida de la persona con discapacidad.” (Congreso Nacional, 2010)

“Artículo 30.- Para asegurar a las personas con discapacidad la accesibilidad a todos los medios de transporte público de pasajeros, los organismos competentes del Estado deberán adoptar las medidas conducentes a su adaptación e incentivar o ejecutar, según corresponda, las habilitaciones y adecuaciones que se requieran en dichos medios de transporte y en la infraestructura de apoyo correspondiente.” (Congreso Nacional, 2010)

Capítulo III. Política Nacional para la inclusión social de las personas con discapacidad 2013-2020.

La Política nacional para la inclusión social de las personas con discapacidad tiene su origen en la ratificación de la convención de las naciones unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad y su protocolo facultativo (año 2008) y en consecuencia de la Ley número 20.422 que establece normas sobre la igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad (año 2010), la cual demanda en ella la creación de algún instrumento de acción del Estado y una guía para la sociedad chilena.

La presente política nacional que se estableció para los años 2013 a 2020, está inspirada en el nuevo paradigma de la discapacidad, en los derechos humanos y en la construcción de una sociedad inclusiva, respetuosa y con una mirada de interés a la diversidad.

Esta política busca utilizar el rol del Estado de ser un agente activo en la promoción del cambio social y cultural que rodea el paradigma de la discapacidad, en tal forma que progresivamente se progrese en impulsar a las personas en situación de discapacidad a defender sus intereses y participar en la sociedad de forma independiente, efectiva, integral y de manera autónoma. Para aquello, es fundamental que el Estado impulse la facilitación de oportunidades para la población objetivo y no centrar las líneas de acción en beneficios sociales. Ésta asume el desafío de “generar una cultura de respeto y resguardo de los derechos de las personas con discapacidad asumiendo como principios rectores la igualdad de oportunidades, la corresponsabilidad social, el respeto de la diversidad, la autonomía, el diálogo social y el enfoque de territorialidad o descentralización” (SENADIS, 2013, pág. 5).

3.1 Objetivos de la Política Nacional

Según el documentos del Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS), la presente política pública tiene como objetivo general lo siguiente: “La Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad tiene por objeto “contribuir a la generación de una cultura de respeto y resguardo de los derechos de las personas con discapacidad física, sensorial, mental y multi déficit, promoviendo su participación efectiva en la vida cívica, educacional, económica, social y cultural, dentro de un marco que garantice a los principios de igualdad de oportunidades, corresponsabilidad, respeto a la diversidad, autonomía, diálogo social, y territorialidad, que permitan su plena inclusión social” (SENADIS, 2013, pág. 18)

Por consiguiente y en el mismo documento del Servicio Nacional de la Discapacidad se definen los objetivos específicos de esta política pública, los cuales son:

1. “Salud: Generar condiciones para el acceso de las personas con discapacidad a servicios de salud que sean inclusivos, oportunos, eficaces, eficientes, con tecnología adecuada y personal especializado, focalizados en la prevención, tratamiento, habilitación, rehabilitación de las personas con discapacidad y atención de personas con discapacidades severas y en situación de dependencia.
2. Educación: Velar por el acceso de las personas con discapacidad a un sistema educativo inclusivo y con igualdad de oportunidades en todos sus niveles, desde la Educación de Párvulos a la Educación Superior, caracterizado por la incorporación de innovaciones y adecuaciones curriculares y de infraestructura, con personal docente sensibilizado, capacitado y formado profesionalmente en la educación inclusiva. De igual forma se deberá considerar la variable discapacidad en los sistemas e

instrumentos de monitoreo periódico orientados a mejorar los estándares de calidad del sistema educacional.

3. Atención Temprana: Asegurar la inclusión social de la primera infancia con discapacidad o rezago del desarrollo, procurando que niños y niñas gocen plenamente de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en equidad de condiciones.
4. Investigación, Desarrollo e Innovación: Promover estrategias y 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 y la inclusión social, cultural y económica de éstas.
5. Accesibilidad Universal: Crear estrategias y acciones que incentiven el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones que las demás, al entorno físico, transporte, información y comunicaciones, incluyendo tecnologías de información y otros servicios de uso público en zonas urbanas y rurales, impulsando para ello planes, programas y proyectos intersectoriales públicos y privados de accesibilidad universal, acciones de capacitación y sensibilización en este ámbito y mecanismos de evaluación y certificación respecto del cumplimiento de normas y compromisos en esta materia.
6. Capacitación e Inclusión Laboral: Propender al acceso de la población con discapacidad en edad de trabajar al mercado laboral, en condiciones de inclusión y equidad, a partir de programas de formación para el trabajo y apoyo a la permanencia en el trabajo, incentivos a la contratación, apoyo de

emprendimientos productivos y la certificación de la inclusión laboral en espacios públicos y privados.

7. Acceso a la Justicia: Velar por el efectivo acceso a la justicia de las personas con discapacidad, e informarles sobre sus derechos. Para la consecución de este fin se deberán desarrollar programas de capacitación, en conjunto con el Poder Judicial, para quienes trabajan en la administración de justicia, sea del sector privado o público, incluido el personal policial y penitenciario.
8. Adecuaciones Normativas: Desarrollar programas de trabajo conjunto con el Poder Legislativo y Judicial, para perfeccionar la legislación y la normativa nacional, sistematizarla y darle coherencia, de modo de adecuarla al desarrollo actual de los estándares internacionales en materia de Derechos Humanos de las personas con discapacidad, cualquiera sea la naturaleza de la misma.
9. Promoción de Derechos y Generación de Conciencia sobre Discapacidad en la Sociedad: Implementar estrategias educativas, formativas y comunicacionales, que promuevan la toma de conciencia por parte de la sociedad en su conjunto y que generen un cambio cultural hacia el respeto de los derechos de las personas con discapacidad, y de sus capacidades, diferencias y aportes a la comunidad.
10. Participación en la Vida Política y Pública: Velar por condiciones que permitan la participación política, social y cultural de las personas con discapacidad, así como su asociatividad, a través de los distintos mecanismos de participación. Por otro lado también, favorecer la asociatividad de las

personas con discapacidad, que les permita incidir en políticas públicas, especialmente sobre aquellas que les conciernen.

11. Cultura, Recreación, Esparcimiento y Deporte: Promover el bienestar físico, espiritual y social de las personas con discapacidad a través de su participación en actividades culturales, deportivas y recreativas tanto públicas como privadas”. (SENADIS, 2013, pág. 18-20)

3.2 Principios de la Política Nacional para la inclusión social de las personas con discapacidad

El Servicio nacional de la discapacidad en esta Política Pública definen y promueven los siguientes principios esenciales:

- a) "Igualdad de Oportunidades, conforme al cual se reconoce la igualdad de las personas con discapacidad en relación a las personas sin discapacidad, en dignidad y derechos, tanto en la participación plena y efectiva en la vida en sociedad, como así también en los ámbitos educacional, laboral, económico, de accesibilidad universal y cultural, de modo tal que no se produzcan diferenciaciones arbitrarias en el ejercicio de sus derechos, independientemente del género, religión, etnia, condición social y tipo de discapacidad.

- b) Corresponsabilidad, en virtud del cual la generación de una cultura inclusiva importa la participación y compromiso de las personas con discapacidad, como así también de todos los sectores de la sociedad, de manera tal que el trabajo conjunto permita encaminarnos hacia una sociedad de igualdad, de compromisos y de oportunidades para todas las personas que la componen.

- c) Enfoque de Derechos, en virtud del cual se reconocen las particulares características de las personas con discapacidad, de manera tal que se debe propender a que alcancen el desarrollo máximo de sus potencialidades, eliminando las barreras físicas e institucionales que impidan la plena participación de las personas con discapacidad en la vida comunitaria, al ejercicio de sus derechos, y al respeto de la dignidad inherente a todas las personas.

- d) Vida Independiente, conforme al cual se reconoce que las personas con discapacidad gozan de los derechos que la Constitución y las leyes reconocen, por tanto, pueden tomar decisiones, ejercer actos de manera autónoma, en conformidad a las leyes, y participar activamente en la comunidad, en ejercicio del derecho al libre desarrollo de la personalidad.

- e) Participación y Diálogo Social, conforme al cual se deberá promover un proceso activo y participativo para que las personas con discapacidad, las organizaciones que las representan y las que agrupan a sus familias, sean oídas y consideradas en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas que les conciernen.

- f) Transversalidad e Intersectorialidad, en virtud del cual las políticas públicas, en cualquier ámbito de la gestión pública y privada, deben considerar como elemento transversal los derechos de las personas con discapacidad.

- g) Territorialidad, mediante el cual se reconoce que la diversidad de realidades que presentan las personas con discapacidad en el país requiere una gestión con un enfoque territorial de los programas, proyectos y acciones, considerando para ello sus diferencias en las áreas urbanas y rurales.

- h) 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.

- i) Accesibilidad Universal, la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos e instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.” (SENADIS, 2013, pág. 21-22)

3.3 Lineamientos estratégicos de la política nacional para la inclusión de las personas con discapacidad

Esta política presenta lineamientos estratégicos con el fin de lograr la plena inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad. De acuerdo con la finalidad de la presente tesis, es relevante considerar el lineamiento de “Promoción de la autonomía personal y atención a las personas con discapacidad en situación de dependencia”.

Este lineamiento del Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS) señala que la ley número 20.422, en su artículo número 12 señala que el Estado “promoverá la autonomía personal y la atención a las personas en situación de dependencia a través de prestaciones o servicios de apoyo, los que se entregarán considerando el grado de dependencia y el nivel socioeconómico” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024) y que se deberá facilitar una existencia autónoma en su medio habitual y proporcionar un trato digno en todos los ámbitos de su vida personal, familiar y social.

En este sentido, se entiende dependencia como “una situación específica de discapacidad en la que se darían dos elementos, una limitación del individuo para realizar una determinada actividad y la interacción con los factores concretos del contexto ambiental, relacionados con la ayuda personal o técnica.” Así, la independencia se comprende cómo el poder hacer las cosas por sí mismo sin ayuda de terceras personas.

Por su parte, la autonomía es una “facultad abstracta de decisión sobre el gobierno de la propia vida”. En el contexto de una situación de dependencia, se considera la autonomía como la “capacidad para administrar o gestionar” la situación de dependencia. (SENADIS,2013, pág. 25).

Por lo tanto y de acuerdo con lo anterior, en esta política pública se señalan los siguientes lineamientos básicos para abordar el tema:

- a) Promover estrategias que permitan mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en situación de dependencia, fortaleciendo su autonomía e independencia individual; favoreciendo su inclusión en la comunidad y vinculación con el entorno familiar.
- b) Establecer programas de promoción, prevención y educación para el desarrollo de la autonomía y la independencia personal de las personas, cualquiera sea el tipo de discapacidad que presenten.
- c) Fortalecer la red de dispositivos y programas, y coordinar la red de prestaciones públicas y privadas del ámbito social, laboral, de salud y rehabilitación, con un enfoque biopsicosocial, basado en la comunidad, desde una perspectiva intersectorial, con programas orientados a las familias, dispositivos ambulatorios, sistemas residenciales, talleres laborales.

- d) Incorporar en igualdad de oportunidades a los sistemas sociales, y especialmente de salud, a las personas con discapacidad mental, con discapacidades de origen neurocognitivo, neurodegenerativo, y trastornos del desarrollo, entre otras.

- e) Fomentar el desarrollo y la participación intersectorial respecto a la temática de dependencia, generando colaboración con organizaciones sociales e incentivando la incorporación de esta variable en las distintas líneas y programas de investigación con los que cuenta actualmente el Estado (SENADIS, 2013, pág. 26).

3.4.- El estándar técnico.

Para la ejecución de proyectos se utiliza como una guía dirigida a los profesionales a cargo una serie de documentos oficiales que determinan los aspectos técnicos oficiales. Para los proyectos realizados en la ciudad de Valparaíso y que son nuestro interés de estudio, se utilizaron los siguientes estándares técnicos:

3.4.1 DS50: Decreto número 50 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Modifica Decreto Supremo número 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 número 20.422, sobre igualdad de oportunidades e inclusión de personas con discapacidad. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

En el encabezado del decreto presente se considera la ley anteriormente mencionada 20422 señalando en el punto uno letra “e” que el acceso en general debe poder ser utilizado por toda persona, dando enfoque especial a las personas con discapacidad como se puede leer a continuación:

“En el inciso cuarto del artículo 1º transitorio, se establece que el acceso a los medios de transporte público de pasajeros y a los bienes nacionales de uso público administrados por el Estado, sus organismos o las municipalidades, deberán ser accesibles y utilizables en forma autovalente y sin dificultad por personas con discapacidad, especialmente por aquellas con movilidad reducida, dentro del plazo de ocho años contado desde la publicación de la referida ley en el Diario Oficial, especialmente las vías públicas, pasarelas peatonales, parques, plazas y áreas verdes; correspondiendo al Ministerio de Desarrollo Social -sucesor del Ministerio de Planificación- en conjunto con los Ministerios competentes, establecer las normas y programas para asegurar dicho cumplimiento.” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

En su punto número tres se nos señala que Política Nacional de Desarrollo Urbano, aprobada por DS N°78 (V. y U.) de 2013, considera en sus objetivos la inclusión de la accesibilidad universal en el diseño de espacios públicos y diseño de ciudades.

Basándonos en el decreto número 50 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en sí, encontramos definiciones importantes para el estudio de la accesibilidad universal en Valparaíso, los cuales son:

1. "Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible."
2. "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."
3. "Huella podo táctil": 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."

4. "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. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

Este decreto, genera normas para la construcción y diseño de la ciudad con la finalidad de proveer una movilidad autónoma a toda persona, de esta manera nos encontramos con las siguientes disposiciones:

“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". (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

En este decreto existen una amplia y larga variedad de disposiciones para la construcción y diseño de calles universalmente accesibles dependiendo de las necesidades varias de cada tipo de discapacidad. Por lo tanto, si nos enfocamos en la discapacidad visual en particular, podemos destacar las siguientes:

“Sólo en las veredas y circulaciones peatonales que contemplen altos flujos peatonales y/o cuyas dimensiones superen los 3 m de ancho, se consultará una huella podo táctil, compuesta por pavimentos con textura de guía y de alerta.

La huella podo táctil irá instalada en la parte considerada ruta accesible en las veredas y circulaciones peatonales, alineada preferentemente a la línea oficial, o la línea de fachadas que enfrentan la respectiva vía, a una distancia no menor a 1 m de esa línea medidos desde el eje de esa huella. Cuando se consulte alineada con la solera, la distancia al eje de la huella no podrá ser inferior a 2 m.

En la circulación peatonal al interior de espacios públicos se dispondrá alineada con la solerilla que confina el pavimento de esa circulación.

El pavimento a emplear como guía al avance seguro tendrá textura con franjas longitudinales orientadas en la dirección del flujo peatonal, de un ancho de 0,40 m.

El pavimento a emplear como alerta tendrá textura de botones que alerten de los cambios de dirección o peligro en la vereda o en la circulación peatonal. En los cambios de dirección el pavimento consultará un ancho de 0,4 m. Cuando se trate de advertir peligro en el avance seguro, el ancho de la huella será de 0,4 m como mínimo y 0,8 m como máximo, y estará ubicado perpendicular al eje de la ruta accesible.

Ambos pavimentos sólo podrán utilizarse para servir de alerta o de guía en la huella podo táctil señalada en el numeral precedente. En ningún caso el pavimento de guía o de alerta podrá ser incorporado como pavimento de la rampa". (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

“Cuando en la remodelación de vías existentes se consulte la acera y calzada al mismo nivel y la solera sea reemplazada por bolardos, se instalará una franja continua de pavimento podo táctil de alerta adyacente a la línea imaginaria que forman los bolardos a lo largo de la vía remodelada y por el lado que corresponde a la vereda. En este caso, los bolardos consultarán una aplicación de color que contraste con el pavimento de la vereda pudiendo tener dimensiones inferiores a 1 m, no pudiendo colocarse en la ruta accesible ni en la zona destinada al cruce para peatones.

En las vías de mayor flujo peatonal, la Municipalidad deberá dotar a los semáforos con señales auditivas y luminosas para las personas con discapacidad visual y

auditiva, debiendo ubicarse éstos adyacentes a los pasos para peatones. El dispositivo de control de estas señales deberá instalarse a una altura máxima de 1 m respecto del nivel de la vereda, y contemplará además las siguientes características:

- Poseerá información táctil del cruce en sistema braille e indicarán la dirección del cruce mediante flecha.

- Su activación será superficial o puntual e incorporará vibración.

- Emitirá una señal auditiva con volumen auto regulable y voz informativa de cruce.

- Emitirá una señal luminosa de activación, indicando avance y detención”.

(Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

Es relevante mencionar que en este decreto el Ministerio de Vivienda y Urbanismo expone el tema de características topográficas complejas con respecto al terreno de la ciudad, por lo que se menciona que “ Si por las características topográficas del terreno, no es factible dar cumplimiento a las disposiciones de este artículo, el Director de Obras Municipales podrá, previa solicitud fundada por parte del interesado, autorizar mediante resolución fundada otras soluciones que aseguren el desplazamiento de las personas con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida.” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2016)

3.4.2 DS30: Decreto número 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo

“Modifica Decreto Supremo número 47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza general de Urbanismo y Construcciones, en el sentido de actualizar diversas disposiciones relacionadas con la normativa de accesibilidad universal en espacios públicos”. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2023)

Este decreto llega para actualizar el decreto 50 señalado anteriormente y lo modifica en el entendimiento de conceptos claves como lo son:

“1.- Huella Podo táctil: Recorrido conformado por pavimentos que destacan por su diferenciación de texturas y contraste cromático respecto del pavimento circundante, cuyo propósito es guiar y/o alertar de los cambios de dirección, cambios de nivel, discontinuidad espacial, peligro u otras situaciones en la ruta accesible”. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2023)

“2.-Ruta Accesible: Espacio libre y continuo, con las dimensiones mínimas que para cada caso establece esta Ordenanza, destinado a la circulación de personas en una vereda, en el espacio público, o al interior de una edificación; libre de obstáculos, gradas u otro tipo de barreras que dificulten el desplazamiento y la percepción del mismo, de superficie estable y homogénea, antideslizante en seco y en mojado, y apto para el desplazamiento en forma segura de todas las personas”. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2023)

Por otro lado, el Decreto 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo modifica el artículo 2.2.8, disponiendo que:

"Artículo 2.2.8. Con el objeto de asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, especialmente aquellas con discapacidad y movilidad reducida, los nuevos espacios públicos y/o aquellos existentes que se remodelen, deberán ser accesibles, para lo cual deben dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en este artículo.” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2023)

En este nuevo Decreto, se modifican las dimensiones de la ruta accesible dejando que en las veredas el ancho libre mínimo corresponde a 1,20 metros y una altura máxima de 2,10 metros. Por otro lado, las circulaciones peatonales al interior de espacios públicos, particularmente las plazas, parques y áreas verdes públicas deben tener una ruta accesible con un ancho mínimo de 2,00 metros y una altura libre de también 2,10 metros.

Por otro lado, las disposiciones para la implementación de las huellas podo táctiles se actualizan de la siguiente forma en su numeral 5 y 6:

“En las veredas cuyo ancho sea igual o superior a 6 m y en las circulaciones peatonales al interior de los espacios públicos cuyo ancho sea igual o superior a 4 m, se deberá consultar una huella podo táctil, la que deberá cumplir con las siguientes características:

- a) Deberá estar instalada en la ruta accesible.
- b) Estará compuesta por pavimento con texturas de alerta y de guía de acuerdo con las especificaciones que se indican en el numeral seis de este artículo.
- c) En pavimentos embebidos, tipo baldosas, la huella podo táctil deberá estar nivelada con el pavimento circundante. No obstante, para asegurar la detección de los elementos podo detectables, éstos podrán sobresalir hasta 5 milímetros respecto del pavimento circundante. Para el caso de pavimentos podo táctiles sobrepuestos se tolerará una altura máxima de 6 milímetros sobre el nivel del pavimento circundante.
- d) Estará alineada preferentemente a la línea oficial o a la línea de fachadas que enfrenten la respectiva vía, o circulación peatonal, a una distancia igual o superior a 1 m medida desde esa línea hasta el eje de la huella. En el caso de fachadas que presenten discontinuidad respecto de la línea oficial, dicha distancia podrá fluctuar entre 1 m y 1,5 m medidos desde esa línea hasta el eje de la huella podo táctil.
- e) Alternativamente, la huella podo táctil podrá alinearse a la solera, en cuyo caso la distancia entre ésta con el eje de la huella no podrá ser inferior a 3 m.
- f) En las circulaciones peatonales al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, se dispondrán alineadas a las solerillas u otros elementos que confinen los pavimentos de estas circulaciones y se ubicará preferentemente en el eje de la ruta accesible.

Se podrá prescindir de la huella podo táctil a que se refiere este numeral, en caso de que los planos de fachada de las edificaciones, así como las solerillas u otros

elementos similares que confinen los pavimentos al interior de los espacios públicos, provean de continuidad y puedan actuar como guía para el desplazamiento seguro, situación que deberá quedar consignada en los respectivos planos y justificada en la respectiva memoria de accesibilidad del proyecto.

El pavimento podo táctil a emplear como guía para el avance seguro tendrá textura con franjas longitudinales orientadas en la dirección del flujo peatonal, de un ancho de 0,4 m.

El pavimento podo táctil a emplear como alerta tendrá textura de botones que alerten de los cambios de dirección superiores a los 45° o situaciones de peligro en la ruta accesible. En los cambios de dirección el pavimento consultará un desarrollo mínimo de 0,4 m. El ancho del pavimento de alerta será de 0,4 m como mínimo y 0,8 m como máximo, y estará ubicado perpendicular al eje de la ruta accesible, en caso de que se requiera advertir peligro en el avance seguro.

Ambos pavimentos sólo deberán utilizarse para servir de alerta o de guía en la huella podo táctil señalada en el numeral precedente, no pudiendo en ningún caso ser incorporados como pavimento de la rampa, a excepción de aquellos casos a que se refiere el párrafo segundo del literal e), del numeral 2 de este artículo.

En el diseño y trazado de la huella podo táctil, deberá velarse siempre por el contraste entre las texturas de los pavimentos de guía y de alerta, en relación con el pavimento de la ruta accesible.” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2023)

3.4.3 Ciudad Accesible

Existe un texto llamado “Normativa accesibilidad universal”, la cual es una síntesis dibujada donde se exponen los decretos 50 y 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo señalado anteriormente. Y como el mismo texto señala, el documento ha sido editado para facilitar la comprensión y lectura del DS número 50 / 2015 Accesibilidad Universal OGUC. Es un resumen textual que reúne los artículos de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones que hacen referencia a las condiciones de accesibilidad universal que deben incluir los entornos y edificaciones de uso público en el país (Corporación Ciudad Accesible, 2023). Por otro lado, incluye las aclaraciones de circulares emitidas por la DDU (División de Desarrollo Urbano).

Abordando las circulares de la división de desarrollo urbano, podemos encontrar la siguiente que es considerada relevante:

DDU 351- 5.1| RUTA ACCESIBLE

“En tanto se cumplan los atributos y estándares precitados contenidos en esa definición, la ruta accesible podrá adoptar distintas dimensiones, diseños y características dependiendo si se desarrolla en el espacio público, tanto en veredas como en circulaciones peatonales al interior de espacios públicos tales como parques, plazas y jardines, como en áreas verdes que no son Bienes Nacionales de uso público, como señala el inciso tercero del artículo 2.2.8 de esa Ordenanza General, o si es al interior de una edificación acogida a las disposiciones de la Ley número 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, a las que se refiere el artículo 2.6.17 antes citado. Sin perjuicio de lo anterior, y conforme al numeral 1 siguientes al artículo 4.1.7., en las edificaciones también se aplicará la “ruta accesible” en los edificios señalados en el inciso primero de dicho artículo, sin embargo, será de la forma y con las dimensiones que determina ese artículo en particular. En tanto se cumplan los atributos y estándares precitados contenidos en esa definición, la ruta

accesible podrá adoptar distintas dimensiones, diseños y características dependiendo si se desarrolla en el espacio público, tanto en veredas como en circulaciones peatonales al interior de espacios públicos tales como parques, plazas y jardines, como en áreas verdes que no son Bienes Nacionales de uso público, como señala el inciso tercero del artículo 2.2.8 de esa Ordenanza General, o si es al interior de una edificación acogida a las disposiciones de la Ley número 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, a las que se refiere el artículo 2.6.17 antes citado.

Sin perjuicio de lo anterior, y conforme al numeral 1 siguientes al artículo 4.1.7., en las edificaciones también se aplicará la “ruta accesible” en los edificios señalados en el inciso primero de dicho artículo, sin embargo, será de la forma y con las dimensiones que determina ese artículo en particular.” (Corporación Ciudad Accesible, 2023)

Básicamente el libro “Normativa Accesibilidad Universal” es la concentración actualizada, explicada e ilustrada de los estándares técnicos para el desarrollo de rutas accesibles para personas con cualquier tipo de discapacidad y también provee aspectos técnicos para otros tipos de construcciones como edificios, estacionamientos, ascensores, etc.

Capítulo IV. Discapacidad Visual en Valparaíso, Chile

La Encuesta Nacional de Discapacidad y Dependencia (ENDIDE) es un proyecto impulsado por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, específicamente liderado por la división Observatorio Social de la Subsecretaría de Evaluación Social. Este estudio se llevó a cabo en conjunto con la Superintendencia Nacional de la discapacidad (SENADIS) y la Superintendencia Nacional del Adulto Mayor (SENAMA). En el año 2022, mediante un proceso de licitación pública, se realizó un levantamiento de datos, con el objetivo de estimar la prevalencia de la discapacidad y la dependencia en la población chilena. Los resultados que se obtuvieron a partir de esta encuesta proporcionaron información fundamental que contribuye al diseño, formulación y ejecución de nuevas políticas públicas que aborden las necesidades de las personas con alguna discapacidad en el país.

Esta mencionada encuesta fue estudiada y analizada por la Fundación Luz para concentrar los datos específicos sobre discapacidad visual y ceguera en el país, y es donde podemos encontrar los siguientes datos:

Según la ENDIDE, en las personas mayor de 18 años en Chile existen 153.560 personas adultas ciegas y 4.683.567 personas adultas con pérdida de visión, lo que correspondería a un 30,5% de la población adulta. (Fundación Luz, 2022)

De esta misma manera, se calculó que en términos de ceguera el 57,7% son mujeres y el otro 42,7% corresponden a hombres. Por otro lado, en la pérdida de visión encontramos que un 62,8% pertenece al grupo de sexo femenino y el otro 37,2% al sexo masculino. Por lo que podemos entender, que la discapacidad visual y la ceguera afecta considerablemente más a las mujeres.

Gracias a la esta encuesta, tenemos el dato exacto de personas con pérdida de visión y ceguera por cada región del país, y podemos encontrar que la tercera región con más población que padece de esta discapacidad se encuentra en la Región de

Valparaíso, con un 9,1% de la población con pérdida de visión y un 7,5% de personas con ceguera.

Hay que tener en cuenta no solo los porcentajes de los residentes de la ciudad o de la región que presentan discapacidad visual o ceguera, sino que a todas las personas que vienen de distintos sectores del país que llegan a la ciudad de Valparaíso a trabajar, vivir o estudiar o realizar turismo, por lo cual el porcentaje aumenta considerablemente.

Capítulo V. Metodología de la Investigación

En este capítulo, se presenta la metodología de la investigación empleada en el desarrollo de esta tesis, la cual es fundamental para la correcta ejecución del presente estudio y garantiza la validez de los resultados obtenidos. La metodología describe el enfoque general que se adopta para abordar el problema de investigación, así como las técnicas, procedimientos y herramientas para cada fase del proceso. Por lo tanto, este capítulo tiene como objetivo detallar de forma clara y concisa los lineamientos que guiarán la recolección y análisis de la información obtenida.

5.1 Tema de investigación

El tema de investigación para esta tesis es la infraestructura urbana para la movilidad de personas con discapacidad visual en la zona centro de la ciudad de Valparaíso.

5.2 Planteamiento del problema

En la ciudad de Valparaíso, a menudo se presencian situaciones que nos demuestran la falta de inclusividad en el acceso a la movilidad independiente de personas en situación de discapacidad visual. A través de los años, se han implementado políticas de infraestructura urbana pública y de transporte para mejorar esta situación. Esta investigación pretende analizar dichas políticas junto con los proyectos realizados en la ciudad, verificando su eficiencia y la percepción que tiene la ciudadanía objetivo al respecto.

5.3 Fundamentación

Chile es un país que en su carta magna se establece en su artículo 1 inciso tercero que “El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que

permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece” (Constitución Política de la República, pág. 5). En consecuencia, la atención a personas en situación de discapacidad visual y cieguera es fundamental para cumplir el principio anteriormente señalado. Por lo tanto, el Gobierno de Chile debe ser un ente activo en la formulación y ejecución de políticas públicas para proveer y promover la movilidad autónoma de personas en situación de discapacidad con la finalidad de apoyar la plena realización personal, laboral, estudiantil, entre otros.

5.4 Objetivos de la investigación

5.4.1 Objetivo General:

Analizar los proyectos de infraestructura urbana para la movilidad de personas con discapacidad visual en la zona centro de la ciudad de Valparaíso.

5.4.2 Objetivos específicos:

1. Exponer los grupos sociales de interés que promueven la implementación de nuevas políticas públicas.
2. Definir el marco normativo que se utiliza para la inclusividad en la infraestructura urbana.
3. Identificar las políticas públicas y/o programas existentes para abordar la infraestructura urbana para la movilidad autónoma de personas con discapacidad visual.
4. Exponer las barreras y desafíos que aún existen en Valparaíso para el cumplimiento de la accesibilidad universal.

5. Describir infraestructura urbana destinada a la inclusión para personas con discapacidad visual de acuerdo con lo realizado por la Municipalidad de Valparaíso.
6. Realizar entrevistas a grupos focales de personas en situación de discapacidad visual para recopilar información sobre su percepción de los proyectos ejecutados en Valparaíso en consecuencia de las políticas públicas de inclusión.
7. Recomendar mejoras a las de infraestructura urbana para la Movilidad de Personas con Discapacidad Visual en la ciudad de Valparaíso.
8. Comparar lo realizado en la ciudad de Valparaíso con lo realizado exitosamente en la ciudad de Medellín, Colombia.

5.5 Supuesto

Se parte de la premisa de que los proyectos de infraestructura urbana orientados a mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad visual o ciegos en la ciudad de Valparaíso, Chile, han sido insuficientes e ineficientes. Estos proyectos diseñados bajo el ideal de la política pública de accesibilidad universal se han implementados en los últimos años, pero han quedado limitados principalmente a las calles principales de la ciudad, sin considerar de manera adecuada las demás vías de la ciudad, las que también son utilizadas y transitadas, ya que son esenciales para la vida cotidiana de las personas en Valparaíso. Además, no solo siendo un problema de alcance y extensión, sino que también de ejecución, debido que existen variados elementos de accesibilidad como las guías podotáctiles, han sido colocados de manera ineficiente, frecuentemente obstruidos e instalados muy cerca de obstáculos que pueden provocar accidentes y dificultades, lo cual no permite que se cumpla verdaderamente el objetivo de una ciudad accesible que busca impulsar las políticas públicas dirigidas a ello.

5.6 Tipo de diseño

El tipo de diseño en la que se enfocará este estudio es descriptivo, dado que su principal objetivo es analizar y clarificar la relación causal entre los criterios de análisis. Con este enfoque, el estudio se centrará en observar y detallar las características, ejecuciones y opiniones de los criterios de análisis, buscando identificar como interactúan entre sí. A través de un análisis exhaustivo, el diseño descriptivo permitirá no solo entender las características importantes del estudio, sino que también establecer una explicación sobre los posibles vínculos que los conectan y relacionan, buscando también la integral evaluación del caso.

En este sentido, este estudio no se limitará a únicamente describir las normativas y ejecuciones, sino que buscará comprender de manera más profunda los efectos.

5.7 Descripción metodológica

La metodología utilizada en esta investigación es cualitativa, la cual se basa en recolectar información importante sobre los proyectos de accesibilidad universal en Valparaíso y en la percepción de las personas con discapacidad visual que los utilizan. Para esta investigación cualitativa también será esencial recolectar las opiniones de expertos en la materia. Esta investigación se centra mayormente en las percepciones sociales, pero también en la comparación de los proyectos con la literatura existente, ya sea normativa como internacional.

5.8 Criterios de Análisis

Los criterios de análisis serán las pautas que guían la interpretación y evaluación de los datos que genere la investigación. Estos criterios definirán como se deben analizar los datos recolectados, proporcionando un marco para relacionarlos, identificar patrones y extraer conclusiones. Puesto que el presente trabajo es de carácter cualitativo, estos criterios de análisis se refieren a como se interpretarán los fenómenos observados en el estudio.

Gracias a tener criterios de análisis, se asegura la validez de los datos, la relevancia, objetividad, profundidad, contextualización e interpretación significativa.

Por lo tanto, los criterios de análisis que serán utilizados en este estudio son:

- 1.- Relevancia de las Políticas Públicas, ya que es necesario explorar las políticas públicas que existen en la normativa chilena que aborda el tema de accesibilidad universal y si los proyectos ejecutados están cumpliendo con los objetivos de aquellas políticas públicas base.
- 2.-Cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad universal, este criterio nos indica si se están cumpliendo los estándares técnicos en los proyectos ejecutados en la ciudad de Valparaíso.
- 3.-Impacto y efectividad de los proyectos, este punto se utiliza para buscar información para poder evaluar el impacto de los proyectos ya generados, investigando la satisfacción de los usuarios (personas con discapacidad visual/ceguera) y evaluando la calidad de la infraestructura urbana dirigida a la accesibilidad universal.
- 4.- Sostenibilidad y continuidad de los proyectos, donde será fundamental investigar si se considera expandir los proyectos y realizar mantenimiento a los ya realizados, de forma que no exista entorpecimiento en su uso diario.
- 5.- Inclusión social y participación, en este criterio se considera la participación de la población objetivo para el uso de los respectivos proyectos en la etapa de diseño

y planificación. Por otro lado, revisar si existe difusión y educación al respecto de los proyectos desarrollados.

6.- Desafíos y barreras, donde se busca identificar las barreras que se enfrentan al ejecutar los proyectos y a los desafíos que deben pasar las personas con discapacidad visual o ceguera al utilizar los mecanismos facilitadores de movilidad independiente de forma cotidiana.

5.9 Instrumento de recopilación de información

La presente tesis en su metodología cualitativa utiliza como instrumento de recolección de información la interpretación de documentos, libros, páginas web oficiales, entre otros documentos, y fundamentalmente se utiliza las entrevistas a profundidad, lo cual permite obtener información directa y detallada del conocimiento de los participantes a través de la interacción verbal.

La experiencia con Serviu Valparaíso, que corresponde al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, donde se entrevistó a la arquitecta Ingrid Muñoz, quien ve los proyectos de infraestructura urbana para movilidad autónoma para personas con discapacidad y la geógrafa Luz María Pérez, quien es la jefa de la Oficina. Estas entrevistas fueron de forma no estructurada, con respuestas abiertas y guiadas por puntos relevantes, ya que la información buscada fue más a nivel técnico.

Siguiendo con el instrumento de las entrevistas, se entrevista de forma semi estructurada a personas con discapacidad visual en el instituto Antonio Vicente Mosquete, mediante un grupo focal con ciudadanos que transitan y/o residen en Valparaíso con el fin de conocer su opinión sobre los proyectos instalados en nuestra zona delimitada -centro de Valparaíso-.

También, se realiza una entrevista semiestructurada con respuestas abiertas a la arquitecta Paz Undurraga, con el fin de conocer la opinión de una experta en el tema de infraestructura urbana y extraer de sus opiniones las principales críticas, reparos y aciertos de los proyectos realizados en Valparaíso.

Por último, se realizan solicitudes de información a través de transparencia pasiva dirigidas a la Municipalidad de Valparaíso y a la Superintendencia de Salud, con derivado a la Comisión de Medicina Preventiva e Invalidez (Compin). Lo anterior, con el objetivo de obtener datos específicos y detallados que permitan tener una mejor comprensión y análisis de este estudio.

5.10 Temas estructurales de la entrevista en Serviu

- 1.- Proyectos ejecutados
- 2.- Proyectos en vía de ejecución
- 3.- Cartera de proyectos
- 4.- Estándar Técnico
- 5.- Marco Regulatorio
- 6.-Acuerdos Internacionales
- 7.- Desafíos de los proyectos

5.11 PREGUNTAS PARA GRUPO FOCAL

Esta entrevista está dirigida a personas con algún grado de discapacidad o ceguera en el Instituto Antonio Vicente Mosquete ubicada en Chorrillos, Viña del mar que transitan o residen en la ciudad de Valparaíso cotidianamente.

1.- Experiencia

- ¿Usted vive en la ciudad de Valparaíso? Sino es así ¿Usted transita por la ciudad de Valparaíso?

2.- Nivel de satisfacción

- Desde su experiencia, ¿Cómo describiría la situación actual de la accesibilidad universal? específicamente de la infraestructura vial dirigida a personas con discapacidad visual.

3.- Identificación de brechas y áreas de mejora

- ¿Cuáles son los principales retos para transitar en Valparaíso para las personas con discapacidad visual?

4.- Percepción de Eficiencia

- ¿Considera que los proyectos ejecutados en Valparaíso hasta ahora son suficientes para garantizar la accesibilidad universal, especialmente para las personas con discapacidad visual? Indicar razones.

5.- Inclusión Geográfica

- ¿Usted considera que es necesario que se extiendan los proyectos viales de accesibilidad universal a los cerros de Valparaíso? Explicar por qué.

7.- Recomendaciones

- ¿Qué recomendaciones específicas daría usted para mejorar la accesibilidad universal en Valparaíso, especialmente para las personas con discapacidad visual?
- ¿Qué cambios cree que serían más urgentes y efectivos?

5.12 Preguntas para entrevista con la arquitecta Paz Undurraga

- 1.- ¿Usted conoce los proyectos de accesibilidad Universal en la ciudad de Valparaíso? En específico, las dirigidas a personas con discapacidad visual o cieguera.
- 2.- ¿Qué opina de la ejecución de dichos proyectos?
- 3.- ¿Cree usted que disminuir la vía podo táctil al menor estándar contenido en la normativa es una correcta manera de aplicar la accesibilidad universal?
- 4.- Según su criterio, ¿Cuáles son las más grandes barreras para aplicar la política pública de accesibilidad universal en Valparaíso?
- 5.- A su juicio, ¿Cree que Valparaíso, hoy en día, es una ciudad amigable para personas con discapacidad visual?
- 6.- ¿Usted considera posible que una ciudad como Valparaíso pueda tener una accesibilidad universal en sus cerros y no únicamente en el plan de la ciudad? Específicamente caminos podo táctiles y semáforos sonoros.
- 7.- ¿Qué tan urgente cree usted que es crear rutas de accesibilidad universal en las calles que no son principales de Valparaíso? ¿Por qué?

5.13. Solicitud de información a través de Transparencia Pasiva a la Municipalidad de Valparaíso.

Mediante requerimiento de información Folio N° MU332T0006623, ingresado con

fecha 14 de octubre de 2024, catalina acosta osorio, requirió la siguiente información, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 20.285 Sobre acceso a la información pública:

SECPLA 2020-2024 Infraestructura urbana con objetivo de movilidad independiente de personas con discapacidad visual. Necesito la información de proyectos ejecutados, en vías de ejecución y la cartera de proyectos de infraestructura urbana dirigida a personas con discapacidad visual. Por otra parte, me gustaría saber si se utiliza un estándar técnico en esos proyectos, ya sea nacional o internacional.

5.14 Solicitud de información a través de Transparencia Pasiva a la Superintendencia de Salud.

Su solicitud ha sido ingresada al Portal de Transparencia del Estado para el organismo Superintendencia de Salud (SdS) con fecha 25/11/2024 con el N°: AO006T0008619.

“Solicito información del COMPIN sobre la cantidad estimada de personas con discapacidad visual en la ciudad de Valparaíso, lo más actualizado posible. El destino de la información es de tesis, por lo que agradecería el detalle de la información.”

5.15. Tablas de extracción de información de entrevistas realizadas

Tabla 2. Extracción de información a entrevista no estructurada al Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu)

Temas guía	Respuestas importantes de los temas
1.- Proyectos ejecutados	<ul style="list-style-type: none"> • Rutas peatonales de Pedro Montt, Valparaíso. ID mercado público 704093-67-O122 • Mejoramiento de Av. Francia, Valparaíso. ID mercado público 704093-121-O122
2.- Proyectos en vía de ejecución	Se menciona que no existe claridad de los proyectos en vía de ejecución.
3.- Cartera de proyectos	Igualmente que en la pregunta anterior, no existe claridad de futuros proyectos, ya que aún existen conversaciones sobre la posibilidad de continuar con estos proyectos en el Congreso Nacional de República.
4.- Estándar Técnico	Se menciona que el estándar técnico utilizado para generar los proyectos de accesibilidad universal son los decretos 50 y 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Por otro lado, se ocupa también el libro de accesibilidad universal “ciudad

	accesible”, que engloba ambos decretos, explica y grafica las instrucciones.
5.- Marco Regulatorio	La ley 20.422 y los estándares técnicos.
6.-Acuerdos Internacionales	Todo lo realizado es en base a acuerdos que Chile a contraído con la ONU.
7.- Desafíos de los proyectos	Los desafíos son la topografía de la ciudad, el comercio ambulante y la distribución poco ordenada de elementos como plantas y basureros.

Tabla 3. Extracción de Información de entrevista a grupo focal de personas con discapacidad visual en el instituto Antonio Vicente Mosquete.

Preguntas Realizadas	Ideas generales en las respuestas de la entrevista
<p>¿Usted vive en la ciudad de Valparaíso?, Sino es así ¿Usted transita por la ciudad de Valparaíso?</p>	<p>La mitad del grupo focal tiene residencia permanente en Valparaíso y la otra mitad transita seguido por la ciudad por motivos personales.</p>
<p>Desde su experiencia, ¿Cómo describiría la situación actual de la accesibilidad universal? específicamente de la infraestructura vial dirigida a personas con discapacidad visual.</p>	<p>Todos los entrevistados están de acuerdo que los proyectos realizados en Valparaíso para crear rutas de accesibilidad universal han sido excelentes y de mucha ayuda para ellos. Mencionan la facilidad que tienen de caminar por avenida Pedro Montt y avenida Francia, ya que las calles están planas, existen podo táctiles, las calles están pintadas y por la instalación de semáforos sonoros.</p>
<p>¿Cuáles son los principales retos para transitar en Valparaíso para las personas con discapacidad visual?</p>	<p>Los principales retos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Las calles que no tienen rutas de accesibilidad universal 2.- El comercio Ambulante 3.- La falta de mantenimiento en las señaléticas de las calles

<p>¿Considera que los proyectos ejecutados en Valparaíso hasta ahora son suficientes para garantizar la accesibilidad universal, especialmente para las personas con discapacidad visual? Indicar razones.</p>	<p>La percepción general es que consideran que deben seguir trabajando para que todas las calles de Valparaíso sean como las principales, ya que necesitan todas las calles para realizar su día a día. Es decir, se necesita que todas las calles tengan rutas de accesibilidad universal.</p>
<p>¿Usted considera que es necesario que se extiendan los proyectos viales de accesibilidad universal a los cerros de Valparaíso? Explicar por qué.</p>	<p>Los encuestados no creen posible que se realice los proyectos de accesibilidad universal en los cerros de Valparaíso, pero que exista un mantenimiento básico en los cerros sería idea para la movilidad de personas con discapacidad visual.</p>
<p>¿Qué recomendaciones específicas daría usted para mejorar la accesibilidad universal en Valparaíso, especialmente para las personas con discapacidad visual?</p>	<p>La recomendación principal que se discutió en esta pregunta es que se comience por la base. La base son las personas con discapacidad, por lo que se les debe consultar respecto a los proyectos dirigidos a ellos y escuchar lo que necesitan o lo que a ellos les conviene más.</p>
<p>¿Qué cambios cree que serían más urgentes y efectivos?</p>	<p>El cambio más urgente que se destacó en la conversación del grupo focal es pintar las señaléticas de las calles de manera continua, ya que el desgaste es perjudicial para ellos. En segunda, para ellos es fundamental que existan bajadas en cada esquina de las</p>

	veredas, ya que para ellos es otro indicador de cruce.
--	--

Tabla 4. Tabla de extracción de información de entrevista a arquitecta Paz Undurraga

Preguntas realizadas	Ideas generales en las respuestas de la entrevista
1.- ¿Usted conoce los proyectos de accesibilidad Universal en la ciudad de Valparaíso? En específico, las dirigidas a personas con discapacidad visual o ciega.	La entrevistada está consciente de la remodelación de la Avenida Pedro Montt y la instalación de huellas podotáctiles y semáforos inteligentes sonoros.
2.- ¿Qué opina de la ejecución de dichos proyectos?	Cree que es un buen avance, pero que no es suficiente aún. Manifiesta que se debe habilitar el espacio para la diversidad de personas que lo ocupan.
3.- ¿Cree usted que disminuir la vía podotáctil al menor estándar contenido en la normativa es una correcta manera de aplicar la accesibilidad universal?	La entrevistada no considera que sea la mejor manera, ya que es como trabajar al mínimo. Manifiesta que no deberían realizarse estos proyectos con estándares de cantidad de población o lo más económico, sino lo más adecuado. Ojalá estas medidas puedan ser usadas de forma simultánea.
4.- Según su criterio, ¿Cuáles son las más grandes barreras para aplicar la	Las grandes barreras para la entrevistada es la topografía de

política pública de accesibilidad universal en Valparaíso?	Valparaíso, la gestión de recurso y el desconocimiento de las necesidades de las personas con discapacidad.
5.- A su juicio, ¿Cree que Valparaíso, hoy en día, es una ciudad amigable para personas con discapacidad visual?	La entrevistada no considera que la ciudad sea amigable con personas con discapacidad visual, existen muchos hoyos y los caminos están muy deteriorados. También cree que el eje donde están ubicados los dispositivos de accesibilidad universal es muy reducido.
6.- ¿Usted considera posible que una ciudad como Valparaíso pueda tener una accesibilidad universal en sus cerros y no únicamente en el plan de la ciudad? Específicamente caminos podo táctiles y semáforos sonoros.	La entrevistada no se imagina al cien por ciento la posibilidad de extender los proyectos a los cerros de Valparaíso, pero si se podría realizar algunos cambios.
7.- ¿Qué tan urgente cree usted que es crear rutas de accesibilidad universal en las calles que no son principales de Valparaíso? ¿Por qué?	Para la entrevistada es urgente decidir en cuales otras rutas se deben expandir estos proyectos, ya que para las personas con discapacidad visual las “calles principales”, pueden ser otras que para las personas sin esa discapacidad.

Tabla 5. Extracción de información de respuesta de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso a través de Transparencia Pasiva.

Información solicitada	Información entregada
Proyectos ejecutados	Conservación Avda. Argentina, Avda. Francia, Avda. Pedro Montt.
Proyectos en vías de ejecución	No hay respuesta.
Cartera de proyectos	En cuanto, a la cartera de proyectos municipales, podemos informar, Mejoramiento Avenida Brasil, Mejoramiento Plaza Sotomayor y Mejoramiento Avenida Uruguay.
El estándar técnico ocupado	No hay respuesta.

Excepción: Información solicitada a la superintendencia de salud

No existe respuesta a la solicitud de transparencia a la superintendencia de salud, debido a que la solicitud fue traspasada al Servicio Nacional de la discapacidad, quienes anteriormente respondieron no poseer el número exacto de personas con discapacidad visual en la ciudad de Valparaíso.

Capítulo VI. Análisis de Proyectos Ejecutados en Valparaíso con el objetivo de reducir las barreras físicas para personas con discapacidad en base a las políticas públicas de accesibilidad universal

6.1 Proyectos ejecutados en Valparaíso hasta en año 2024

A partir de una de las entrevistas realizadas a la Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu), se pudo extraer que los proyectos realizados en Valparaíso son influenciados por los proyectos que tuvieron lugar primeramente en la ciudad de Iquique. En base a eso, se realizó el primer piloto en la calle Colón, rodeando principalmente el sector del Hospital Van Buren. Es exactamente ese lugar donde se vieron por vez primera los semáforos sonoros con indicaciones para cruzar la calle cuando el semáforo daba a verde para los peatones y los caminos podotáctiles amarillos. Previamente a esto, los caminos podotáctiles existían en Valparaíso, pero tenían características anticuadas y sin colores llamativos, muchas de ellas aún ocupan varias calles y plazas de la ciudad.

Según el Serviu, los proyectos realizados hasta el 2024 en la ciudad de Valparaíso en base a las políticas públicas de accesibilidad universal son:

- Rutas peatonales de Pedro Montt, Valparaíso. ID mercado público 704093-67-O122
- Mejoramiento de Av. Francia, Valparaíso. ID mercado público 704093-121-O122

Comenzando con las rutas peatonales de Pedro Montt en la ciudad de Valparaíso, se identificaron bastantes mejoras en las calles que abarcan la Avenida Pedro Montt, las cuales van desde la Avenida Argentina hasta la Plaza Victoria en sentido recto. Estas mejoras sin duda han sido beneficiadoras para todas las personas que transitan por el sector, pero en este análisis nos centraremos en el cumplimiento de

la ley número 20.422 y los estándares técnicos utilizados para la modificación de estas calles.

La Avenida Pedro Montt, se diseñó nuevamente con la perspectiva de ciudad inclusiva que demanda la ley 20.422, por lo que se puede notar el uso correcto de los estándares técnicos de los decretos número 50 y 30 dictados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Para las personas con discapacidad visual, esto es beneficioso por la incorporación de huellas podo táctiles de color amarillo, las cuales existen en forma de guía y en advertencia, de forma que las personas con discapacidad visual que utilizan el bastón puedan guiarse por las calles con el conocimiento de por dónde están pasando. Se puede distinguir el uso del estándar técnico mínimo para las huellas podo táctiles guías de 0.40 metros a mitad de la vereda, bajadas de calle para indicar cada cruce en cada una de las calles y semáforos sonoros con grabación que indica el nombre de la calle y si es posible realizar el cruce peatonal en la mayoría de las calles de la Avenida Pedro Montt.

Por lo tanto, estamos en vista de una buena realización de la avenida en términos de inclusión.

Por otro lado, tenemos la Av. Francia, la cual tiene las mismas cualidades que la Avenida Pedro Montt, puesto que fueron realizadas con los mismos parámetros y estándares como por ejemplo lo dispuesto en el punto 5 letra b del libro guía de ciudad accesible “Estará compuesta por pavimento con texturas de alerta y de guía de acuerdo con las especificaciones que se indican en el numeral seis de este artículo.” (Corporación Ciudad Accesible, 2023)

Podemos encontrar que en ambas avenidas existen señaléticas en el piso marcadas en blanco fluorescente y el correcto uso de las normas estandarizadas para generar una accesibilidad universal, puesto que se movieron todos los obstáculos como árboles, descansos, plantas, y letreros a la parte derecha más alejada de zona peatonal. Es decir, siguiendo un orden para que no existan grandes obstáculos. Es relevante mencionar, que las calles y veredas luego de la ejecución del proyecto son totalmente planas, lo que facilita la movilidad de las personas con cualquier tipo de discapacidad.

De acuerdo con lo realizado en estas dos avenidas principales de la ciudad se estaría empezando a cumplir lo dispuesto en el artículo 23 de la ley número 20.422 que dicta que “Artículo 23.- El Estado, a través de los organismos competentes, impulsará y aplicará medidas de acción positiva para fomentar la eliminación de barreras arquitectónicas y promover la accesibilidad universal.” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024)

A raíz de lo hablado con el Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu) los futuros proyectos en relación con la generación de inclusión social a las personas con discapacidad visual, realizando rutas en base a la accesibilidad universal no están constituidos ni diseñados, ya que están en conversación en el Congreso Nacional de la República, por lo tanto, no podemos referirnos a la planificación de futuras intervenciones en otras áreas de la ciudad.

6.2. Evaluación del impacto de los proyectos realizado en base a las políticas públicas de accesibilidad universal

Para realizar la evaluación del impacto de los proyectos realizados en base a las políticas públicas de accesibilidad universal en la ciudad de Valparaíso, se realizó la entrevista de grupo focal en el instituto Antonio Vicente Mosquete ubicado en Viña del Mar, ya que en la ciudad donde se enfoca el presente estudio no existe un instituto enfocado en personas con discapacidad visual.

Anteriormente, la ciudad de Valparaíso en el año 2019 fue acusado por la agrupación Social de ciegos y discapacitados visuales por ser poco amigable con ellos y por dificultar su movilización. Debido a que la ciudad cuenta con muy pocas baldosas podó táctiles y por las incontables obstrucciones al paso presentes en las calles. También se mencionó en ese año, la inexistencia de semáforos inteligentes, por lo que desplazarse se hacía casi imposible para las personas con discapacidad visual.

Por lo tanto, que en un par de años se generaran rutas de accesibilidad universal en las principales avenidas de la ciudad generó un inmediato impacto para la comunidad y en especial en las personas con discapacidad visual que se encontraron con calles habilitadas para que ellos puedan trasladarse de forma efectiva y segura. Según lo extraído de la entrevista al grupo focal con personas que padecen alguna discapacidad visual, los proyectos realizados conforme a las políticas de accesibilidad universal e inclusión social han sido efectivas para garantizar su seguridad y el avance en su desplazamiento. A causa de las grandes y variadas modificaciones en las calles principales de la ciudad, las personas con discapacidad visual han podido motivarse a desplazarse de manera autónoma, ya que no existen tantas barreras como en los años anteriores y tienen la confianza de poder ubicarse debido a los semáforos inteligentes que emiten grabaciones de voz señalando las calles que están por cruzar. Este progreso reflejado en la modificación de dos avenidas principales de la ciudad ha sido tomado de una manera muy positiva por la ciudadanía. Por supuesto que el impacto de estos proyectos no solo se conforma por la comodidad y seguridad al desplazarse por estas calles, sino que aumenta el sentimiento de inclusión en las personas con discapacidad visual, el crecimiento del estándar de calidad de vida, fomenta la empleabilidad en personas con discapacidad, la vida autónoma y el uso de servicios estatales.

Por lo tanto, debido al progresivo cambio en las calles de la ciudad gracias a los proyectos viales, Valparaíso es percibido por la comunidad de personas con discapacidad como una ciudad un poco más amigable con ellos, lo que se traduce en un impacto social positivo. Podemos ver reflejado esto en las palabras obtenidas por uno de los participantes de la entrevista al grupo focal de personas con discapacidad visual del instituto Antonio Vicente Mosquete, quien se refirió de la siguiente forma de los proyectos destinados a crear rutas de accesibilidad universal:

“P1: Me he dado cuenta de que se han implementado en Av. Francia y av. Pedro Montt, lo que considero bueno, pero falta mucho en otras calles. El acceso vial, sobre todo para las personas con distintas capacidades visuales es super cómo transitar en la avenida Francia y llegar a Colón. Y Pedro Montt también es muy

expedito, pero eso se podría implementar en las demás calles.” (Dichos propios de persona entrevistada mediante entrevistas focales)¹

El impacto social positivo que ha tenido la ejecución de estos proyectos no solo ha abarco a los usuarios objetivo de la iniciativa, sino que ha tenido un alcance mucho más amplio. No podemos olvidar que el mejoramiento de las calles, el traslado de obstáculos y la reparación de baches contribuyen significativamente al bienestar de todos los ciudadanos que se desplazan por la ciudad. Estas mejoras a la infraestructura urbana vial no solo facilitan el desplazamiento diario, sino que también juega un papel crucial en la prevención de accidente. Eliminando peligros potenciales, se protege a niños, adultos y personas de la tercera edad, debido a que se reduce el riesgo de caídas y demás accidentes. Por lo tanto, estas acciones no solo embellecen la ciudad y son un aporte a la inclusión de personas con discapacidad, sino que generan entornos más seguros y accesibles para los transeúntes.

Es importante mencionar también, que existe un impacto económico como resultado de la ejecución de proyectos de accesibilidad universal en la ciudad porteña, el cual no son los 5.500 millos de pesos que costó la ejecución del proyecto según lo declarado a diferentes medios de comunicación por el Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU), sino que la mejora en la infraestructura vial ha facilidad el acceso a comercios y servicios, lo que ha logrado incrementar la actividad económica en las áreas intervenidas.

¹ Refiera a anexo número 2.

6.3. Barreras y Desafíos

A pesar de los grandes pasos que se han dado para convertir a Valparaíso en una ciudad universalmente accesible, habilitando avenidas y sus calles principales para que cualquier persona pueda desplazarse de manera segura y autónoma, no podemos dejar de mencionar las grandes barreras y desafíos que aun atormentan a la generación y ejecución de estos cambios hacia una ciudad socialmente más inclusiva.

Si bien se han generado, como mencionamos anteriormente bastantes cambios en la ciudad para convertirla en un lugar más amigable para las personas con discapacidad visual (entre otras discapacidades) aún existen factores sociales, geográficos y políticos que no permiten el avance de la ciudad a un corto o mediano plazo.

Solamente es necesario un simple recorrido por la ciudad para percibir estos factores que obstaculizan la accesibilidad universal, pero también para identificarlos han sido esenciales las entrevistas realizadas con antelación, donde se han visualizado patrones de coincidencia que corroboran las observaciones realizadas en terreno de este tipo de factores que influyen negativamente en los proyectos de accesibilidad universal.

Para efectos prácticos estas barreras y desafíos están separados y punteados a continuación:

6.3.1 La compleja topografía de la ciudad

Primeramente, es fundamental comprender a lo que nos referimos con “topografía”, la cual es entendida como “la ciencia que determina las dimensiones y el contorno (características tridimensionales) de la superficie de la tierra a través de la medición de distancias, direcciones y elevaciones. Define también las líneas y niveles que se necesitan para la construcción de edificios, caminos, presas y otras estructuras.” (Cormac, 2006)

Por lo tanto, si bien Valparaíso, es una ciudad de Chile con una belleza singular y es patrimonio de la humanidad, por lo cual es visitado por gente del todo el mundo, su topografía claramente es compleja, puesto que la ciudad está conformada por calles empinadas que se dirigen a los grandes cerros, calles que parecen laberintos, escaleras únicas, pasajes estrechos y relieves característicos. Si bien, es una ciudad reconocida por estas características, también presenta desafíos significativos para garantizar la accesibilidad universal.

Según la arquitecta Ingrid Muñoz, quien respondió una rápida entrevista en su trabajo en el Servicio de Vivienda y Urbanismo mencionó que uno de los principales desafíos de la ciudad al momento de desarrollar los proyectos de urbanismo inclusivo es la compleja topografía de la ciudad, pero lo anterior no es del todo un impedimento a que la ciudad sea accesible universalmente, puesto que existen ciudades como Medellín en Colombia, que comparte similitudes topográficas con Valparaíso, lo cual no ha sido un factor en la modificación de sus calles para volver a Medellín una ciudad inclusiva.

6.3.2. El Comercio Ambulante

Sin lugar a duda, el factor del comercio ambulante ha sido el más mencionado en el transcurso de esta investigación. El comercio ambulante, es aquel puesto de ventas que se instala en las calles principales de la ciudad de Valparaíso a vender distintos tipos de mercancía, sin ningún tipo de permiso ni control. Por lo tanto, su posición en las calles es totalmente irregular y no responde a ningún tipo de normativa ni orden.

El comercio ambulante es un problema muy notorio en Valparaíso y es percibido con molestia por la mayoría de los ciudadanos. Este tipo de comercio se encuentra ubicado en las avenidas más transitadas y, por lo tanto, en las calles donde se necesita mayor espacio para que las personas circulen con seguridad y comodidad. Esto incluye la avenida Pedro Montt y la Avenida Francia, las cuales han sido modificadas para generar accesibilidad universal. De hecho, “el comercio ambulante continúa desplegado en Valparaíso, siendo la avenida Pedro Montt una de las más afectadas, que se ve copada de vendedores irregulares desde tempranas horas de la mañana, tanto en veredas como en calles, interrumpiendo el tránsito de peatones y vehículos, para ofrecer artículos de aseo, ropa, comida preparada, celulares, artefactos electrónicos y zapatillas.” (Soy Valparaíso, 2024)

Testimonios como los de la directora de Desarrollo Económico, Adriana Saavedra, nos dice que “Podríamos estar llegando a un número de 1.800 comerciantes informales desplegados en Valparaíso, pero, sobre todo, en el plan de la ciudad: en primer lugar, calle Uruguay, con una cantidad de 400 comerciantes; en segundo lugar, Pedro Montt, con 250 comerciantes aproximadamente; y, en tercer lugar, la avenida Argentina”. Sobre las edades de los comerciantes informales, el estudio indica que el promedio es de 55 años y en su mayoría son mujeres quienes, producto de la falta del empleo formal y los beneficios que otorga la independencia, optarían por esta actividad.” (La Estrella de Valparaíso , 2024)

En consideración a lo anterior, si bien el comercio ambulante en Valparaíso es un problema social y económico a todo nivel, también constituye un factor negativo y

una barrera en la accesibilidad universal. Lo expuesto hasta el momento es debido bastantes motivos, ya que desde el mismo Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu) y también, personas con discapacidad visual, nos han indicado que el comercio ambulante es uno de sus principales factores de riesgo.

El comercio ambulante resulta ser un impedimento para que los proyectos urbanos primeramente se ejecuten, ya que modificar las calles conlleva un proceso de remodelación donde las personas que se encuentran instaladas con productos a la venta deben moverse de su lugar habitual, lo que se transforma en discusiones con los funcionarios encargados de las remodelaciones. Pero, el problema más importante para los proyectos de accesibilidad universal que se desprende del comercio irregular en Valparaíso es el hecho de que la instalación de los puestos de venta o los carteles que manejan estos comerciantes irregulares, ya que obstaculizan las rutas de accesibilidad universal y concretamente, se bloquean las huellas podo táctiles que son necesarias para el desplazamiento de las personas con discapacidad visual. Según el Servicio de Vivienda y Urbanismo, la medida que decidieron tomar al respecto sin considerar sacar a los comerciantes de las calles principales de la ciudad es pintar las huellas podo táctiles de un color llamativo, en este caso es el amarillo, para que se identifiquen no obstaculizar ni tapar estas rutas. Lastimosamente, esa medida no ha sido suficiente para disminuir el problema, ya que las huellas podo táctiles ya sean de guía o alerta, constantemente son tapadas por la mercancía de los comerciantes ambulantes. De hecho, a través de la entrevista al grupo focal de personas con discapacidad visual, esta barrera a la accesibilidad universal es también un gran problema.

Para las personas con discapacidad visual, transitar por calles donde se instalan personas que son vendedores informales es todo un desafío, y no solo por el hecho de la, ya mencionada, obstaculización de las huellas podo táctiles, sino por los constantes incidentes de deben vivir a causa de la instalaciones de mercadería no regulada, ya que y según la entrevista realizada con antelación, las personas con discapacidad que utilizan bastón guía, muchas veces golpean y chocan la mercadería en la calle, lo que desata insultos y conflictos.

Como lo explica uno de los participantes, al momento de trasladarse y tener que utilizar las calles principales de Valparaíso, deben estar preparados para vivir y soportar situaciones como lo señalado a continuación:

“P1: Sí porque la gente se molesta por nosotros, te empujan, te gritan, no te lleva y te tironean para que no topes su mercadería. Es molesto porque están a ambos lados.” (Dichos propios de participante de entrevista a grupo focal. Refiérase a anexo n°2)

6.3.3. Las calles sin Accesibilidad Universal

La ciudad de Valparaíso, como ya se ha entregado la información en este trabajo, ha avanzado grandes pasos en virtud de la accesibilidad universal, modificando la Avenida Pedro Montt y Avenida Francia con las indicaciones técnicas necesarias para convertir sus respectivas calles en facilitadoras para el traslado de la variedad de personas que las deben transitar, pero en particular y como objeto de este estudio, para los usuarios de las instalaciones destinadas a personas con discapacidad visual. Sin embargo, la ciudad no se conforma únicamente por las avenidas Pedro Montt y Francia. Existen calles como Uruguay, Colón, Independencia, Condell, Errazuriz. Avenida Argentina, Edwards, entre otras que no están habilitadas correctamente. La falta de instalaciones modernas y señalizaciones adecuadas en estas calles limita la autonomía y la participación plena de las personas con discapacidad visual en la vida urbana.

Se puede tomar en consideración que la barrera topográfica que enfrenta la ciudad es bastante grande, pero no se puede justificar la falta de proyectos ejecutados para las demás calles de la ciudad. Las personas con discapacidad visual generalmente buscan transitar por calles que minimicen los riesgos que pueden enfrentar, por lo tanto, las avenidas principales llenas de comercio ambulante muchas veces no son una opción viable para transitar. Por esa razón, no se puede señalar que Valparaíso

es una ciudad amigable con las personas con discapacidad visual, como lo señala la arquitecta Paz Undurraga en la entrevista realizada².

Si bien por parte del Servicio de Urbanismo y Vivienda a través de las entrevistas no se mencionaron nuevos proyectos en vías de ejecución o en la cartera de proyectos, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso respondió a través de transparencia activa que en la cartera de proyecto de la municipalidad se encuentra el mejoramiento de la avenida Brasil, Plaza Sotomayor y avenida Uruguay. Lo que, en realidad, no asegura la instalación de nuevas vías de accesibilidad Universal, aunque no deja de ser relevante que se hagan mantenciones a las señaléticas viales, ya que se ha manifestado a través del grupo focal, que las personas con discapacidad visual necesitan que las pinturas blancas del piso en los cruces sean restauradas constantemente, así como es fundamental reducir lo más posible los baches y desniveles de las calles.

Es fundamental indicar los siguientes artículos de la ley 20.244:

“Artículo 3: b) Accesibilidad Universal: La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024)

“Artículo 3: c) 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.” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024)

² Refiérase al anexo número 3.

“Artículo 8º.- Con el fin de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, el Estado establecerá medidas contra la discriminación, las que consistirán en exigencias de accesibilidad, realización de ajustes necesarios y prevención de conductas de acoso.

Se entiende por exigencias de accesibilidad, los requisitos que deben cumplir los bienes, entornos, productos, servicios y procedimientos, así como las condiciones de no discriminación en normas, criterios y prácticas, con arreglo al principio de accesibilidad universal.

Los ajustes necesarios son las medidas de adecuación del ambiente físico, social y de actitud a las carencias específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que suponga una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos.” (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, 2024)

Entonces, porque como se puede analizar, la ley 20.422 busca la garantía de que las personas con discapacidad, en este caso visual, puedan utilizar por completo los espacios públicos con la mayor autonomía posible, lo que no está ocurriendo al solo modificar las avenidas “principales” de la ciudad, dejando en olvido otras calles importantes y quizá realmente utilizable por personas con discapacidad visual

6.3.4. La falta de mantenimiento a la infraestructura vial

Al analizar los testimonios entregados por personas con discapacidad visual y comparándolo con la realidad urbana porteña y los estándares técnicos representados en los decretos 50 y 30 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, así como con las directrices que entrega el manual de ciudad accesible, se evidencia que no se abarcan temas fundamentales para la comunidad de personas con discapacidad visual.

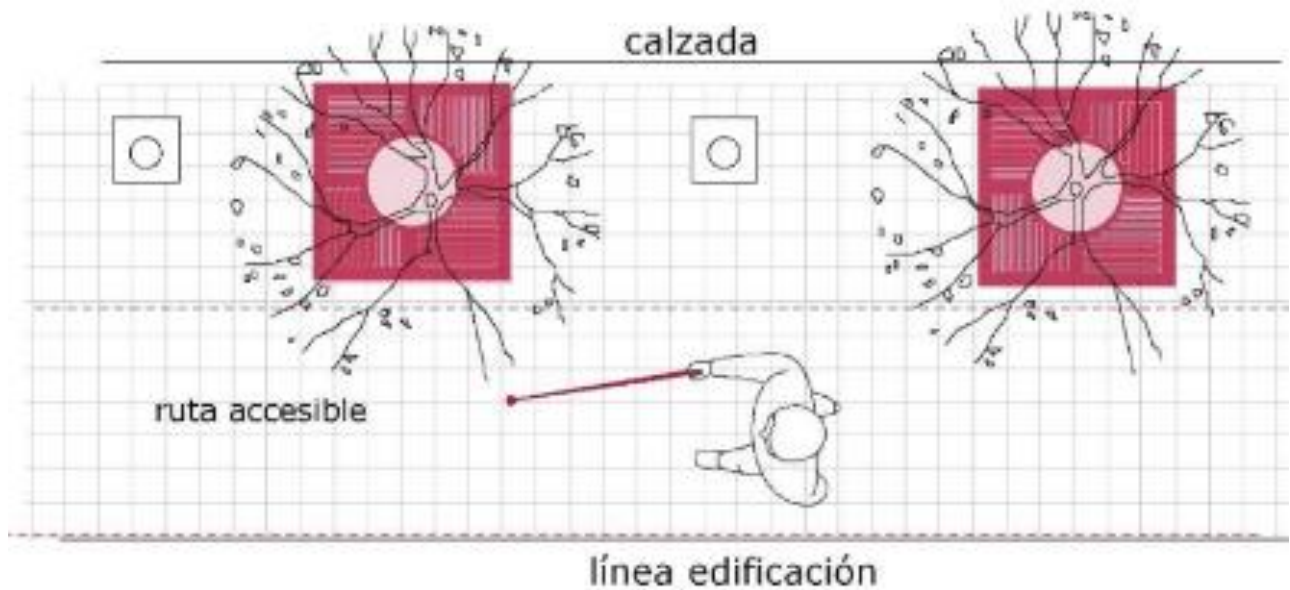
Un ejemplo de esta deficiencia es la continua falta de mantención de las pinturas blancas de los cruces peatonales, las cuales, por su característica flúor, los ayuda a identificar donde deben cruzar las calles. Por lo que, si están deterioradas o borrosas, significa una dificultad más para las personas con este padecimiento.

Asimismo, la carencia de un mantenimiento pensado para ser inclusivo en las vías públicas es nulo, debido a que podemos ver la falta de mantenimiento inclusivo en los baches, desniveles y obstáculos en las calles no modificadas por los proyectos inclusivos. La mayoría de las calles de la ciudad de Valparaíso se encuentran dañadas, con baches, desniveles, etc. Lo que generalmente provoca accidentes a peatones sin discapacidad visual, por lo tanto, para la persona que se encuentra con una visión limitada es mucho más probable sufrir un accidente, ya que debido a la falta de percepción espacial y la dependencia de otros sentidos hacen que estas personas sean más vulnerables a tropezar, caer o ser atropelladas.

Analizando el documento de ciudad accesible, vemos que esto no se encuentra reglamentado como algo relevante para la inclusividad de todas las personas que transitan por las calles, lo cual es un problema diario para la autonomía de las personas con discapacidad.

En cambio, si podemos encontrar especificaciones en los estándares técnicos contenidos en el documento de ciudad accesible de alcordes o platos de riego de los árboles, los cuales significan una protección en la vereda. Los estándares técnicos especifican su uso y las características que deben tener, así como podemos visualizar en la siguiente imagen.

Imagen 3. Platos de riego



*Fuente: Documento de ciudad accesible. (Corporación Ciudad Accesible, 2023)

A pesar de que la normativa vigente, representada en los decretos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, establece estándares claros para la construcción de vías de accesibilidad universal, su implementación en la ciudad de Valparaíso deja bastante que desear, pues vemos que el diseño de las áreas alrededor de los árboles ubicados en las aceras no posee lo requerido por la normativa.

Con frecuencia, estos árboles se encuentran rodeados por zanjas rellenas de tierra, lo cual crea una barrera física y un potencial riesgo para los peatones con discapacidad visual. Estas zanjas no solo dificultan el desplazamiento de personas con discapacidad, sino que también aumentan la probabilidad de tropiezos y caídas. Además, es importante mencionar que la tierra expuesta en estas zanjas favorece la proliferación de malezas y acumulación de basura, lo que deteriora el espacio de la ciudad.

Otro problema asociado a la inexistencia de platos de riego en los árboles es la exposición de las raíces de los mismos árboles en las vías de accesibilidad universal. Las raíces, al crecer y expandirse, generalmente levantan las baldosas o generan desniveles en el pavimento, lo que convierte a estas áreas en verdaderas

trampas para quienes transitan y se desplazar por ellas. Estas situaciones no solo son importantes para la seguridad de los peatones con discapacidad visual, sino que compromete la vida útil de las vías de accesibilidad universas, puesto que es posible el daño de las rutas con huellas podó táctiles.

6.3.5. La falta de conocimiento de las necesidades de las personas con discapacidad visual

Con el transcurso de esta investigación, he podido concluir gracias a los aportes de los testimonios recolectados que falta comunicación con los usuarios objetivos de los proyectos a realizar en la ciudad. En este caso específico, en las vías de accesibilidad universal, falta comunicación con las personas con discapacidad visual. En la entrevista con el grupo focal realizada en el instituto para discapacitados visuales Antonio Vicente Mosquete, se me comunicó que jamás se han sentido escuchados por las autoridades a cargo de estos proyectos, lo que genera una brecha importante en lo que creen que sirve en los proyectos inclusivos y lo que realmente se necesita para asegurar la calidad de vida de las personas con restricción visual.

Bajo este aspecto, podemos identificar medidas que tratan de crear calles de accesibilidad universal e infraestructura inclusiva, que no cumplen con su finalidad al cien por ciento, puesto que no prácticas para las personas con discapacidad visual. Un ejemplo de esto, son las señaléticas informativas en escritura braille que indican en que calle se encuentran las personas, este ejemplo fue señalado en la entrevista anteriormente mencionada, argumentado que es mucho más sencillo consultar a una persona en qué calle están, que consultar donde está la señalética en Braille para averiguar la calle en la que se encuentran.

Esto lo podemos ver en el siguiente fragmento de la entrevista:

P1: En los paraderos hay placas con braille, pero yo no sé dónde están esas placas, así que le tengo que pedir ayuda a alguien para que me diga donde están, pero para eso mejor le pregunto cuál es la calle y listo³.

Por lo tanto, se deja una clara evidencia de la necesidad de crear proyectos a través de una co-creación, es decir que se tome en cuenta las ideas, sugerencias y necesidades de las personas con discapacidad visual, pero de primera mano, es decir, solicitar su opinión al inicio y en la formulación del proyecto.

Esta co-creación implica que las personas con discapacidad visual participen activamente en la definición de soluciones, aportando sus conocimiento y experiencias directas. Lo cual, a aparte de ser exigido por esta parte de la población, traería muchos beneficios para la comunidad y los proyectos, como lo son:

- 1- **“Mejora de la Relevancia y Sostenibilidad:** Las soluciones son más relevantes y sostenibles porque son desarrolladas por aquellos que serán directamente afectados.
- 2- **Fortalecimiento de la Comunidad:** Fomenta el sentido de pertenencia y cooperación entre los diferentes actores.
- 3- **Innovación y Creatividad:** La diversidad de perspectivas aporta nuevas ideas y enfoques innovadores.
- 4- **Empoderamiento:** Aumenta la capacidad de los actores locales para enfrentar y resolver problemas futuros.” (Universidad Andres Bello , 2024)

³ Refiérase al anexo número 2.

6.4 Comparación con los proyectos realizados en Medellín, Colombia

Con el propósito de evaluar de manera más precisa los resultados y avances de los proyectos de accesibilidad universal en Valparaíso, resulta fundamental establecer una comparación con ciudades que compartan características topográficas y socioeconómicas similares. En este sentido, Medellín, Colombia, resulta un caso de estudio bastante pertinente. Estas dos ciudades, inmersas en el contexto latinoamericano y caracterizadas por topografías complejas, debido a sus cerros y pendientes pronunciadas, han enfrentado los mismos retos para otorgar a su población con calles universalmente accesibles. Mediante esta comparación, se busca identificar tanto las buenas prácticas realizadas en Medellín como las brechas existentes, a fin de extraer lecciones valiosas para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad visual en Valparaíso.

Al analizar lo realizado en la ciudad de Medellín mediante proyectos que buscan asegurar la accesibilidad universal para toda la variedad de personas que las transitan, nos podemos dar cuenta inmediatamente, que el avance es mucho mayor que en Valparaíso. Estos cambios se comenzaron a visualizar desde que en su Constitución Política de 1991 se busca asegurar la igualdad y protección especial de la población vulnerable y de la inclusión social de personas con discapacidad. También se visualiza a través de la Política pública nacional de discapacidad del año 2013 Y los lineamientos que da el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) sobre discapacidad en 2013. Asimismo, el departamento de Antioquia, donde está ubicada la ciudad de Medellín actualizó su política 2015 a 2025 sobre discapacidad e inclusión social y, por otro lado, se generó un plan de desarrollo Medellín futuro 2020-2023 que se basa en el desarrollo de las capacidades que los ciudadanos necesitan y que generan una mayor calidad de vida.

Es importante mencionar que Medellín cuenta con su propia Política Pública para la inclusión de personas con discapacidad desde el año 2011. Entre 2005 y 2008, existieron esfuerzos para realizar la construcción del plan municipal de discapacidad (PMD) 2008-2018, el que buscaba asegurar la participación de personas con discapacidad y la igual de oportunidades.

Tan solo revisando esas normativas, podemos darnos cuenta de que en Colombia se prioriza bastante la inclusión social de personas con discapacidad, por lo que han tomado medidas desde mucho antes que Chile, para asegurar la igual de oportunidades.

Desde la perspectiva de los proyectos, se hace notar los grandes avances en los parques y espacios verdes de la ciudad en términos de inclusión, puesto que existen muchos parques accesibles debido a la aplicación de los diseños inclusivos, algo que no es muy visto en los parques de la ciudad de Valparaíso.

Se puede destacar en los proyectos realizados en Medellín que se han intervenido “diferentes zonas de la periferia de la ciudad, con precarias condiciones espaciales, ambientales y sociales, y con los peores indicadores de calidad de vida de la población. A través de esta estrategia se desarrollaron proyectos de infraestructura física, social e institucional que apoyaron oportunidades de empleo y mejoraron las condiciones de habitabilidad de la zona, con participación ciudadana desde el diagnóstico hasta la ejecución de las intervenciones.” (Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia.) Hay que recordar que la periferia de la ciudad de Medellín está constituida por empinados cerros, por lo que no sería imposible realizar proyectos de accesibilidad universal en los cerros de Valparaíso.

Imagen 4. Antes y después de la periferia de Medellín.

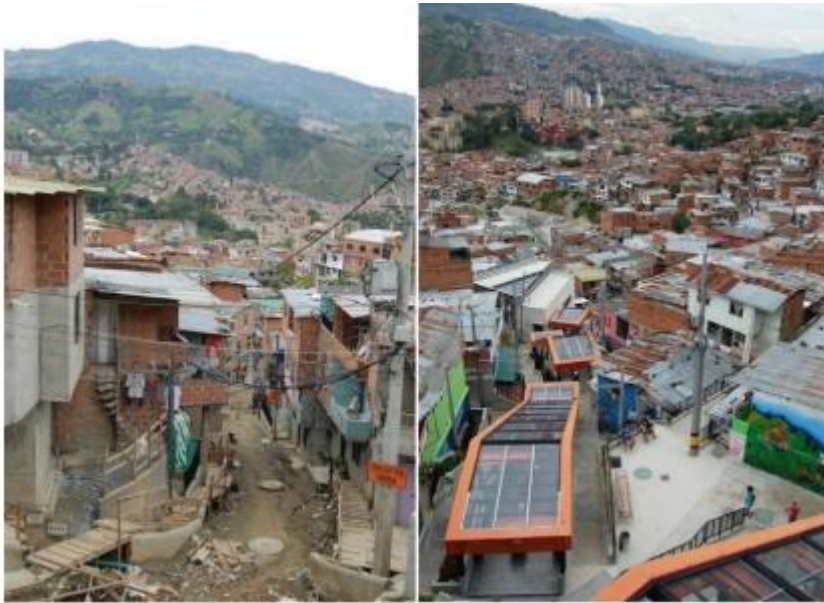


*Fuente: (Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia.)

Asimismo, con el fin de garantizar que ningún sector de la ciudad, ni siquiera las zonas periféricas ubicadas en lo alto de los cerros, quedaran al margen de la accesibilidad universal, es que en la ciudad de Medellín se tomaron dos medidas totalmente innovadoras, puesto que, no solo pensando en modificar las calles, sino que agregar servicios públicos para que las personas con discapacidad pudieran transitar por toda la ciudad de la forma más autónoma y segura posible. Es así como se implementaron las escaleras mecánicas en los cerros de la ciudad y la construcción de un “metroable”. De esta forma, se conectan zonas de la ciudad tradicionalmente aisladas y mejoran la movilidad de las personas.

“En 2021, Medellín fue designada como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación lo que impulsa a la ciudad a fortalecer sus procesos en estas áreas. En la ciudad de la eterna primavera hay esperanza, porque existe el conocimiento y la experiencia de que los problemas se pueden resolver y que cambiar la historia es posible.” (Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia.)

Imagen 5. Escaleras mecánicas en los cerros de Medellín



*Fuente: (Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia.)

Imagen 6. Metrocable en la periferia de Medellín



*Fuente: (Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia.)

Por lo tanto, podemos ver unos increíbles avances en la ciudad de Medellín aun teniendo los mismos problemas topográficos que Valparaíso, debido a que la innovación es uno de sus principios principales. No solo se quedaron con las modificaciones básicas de las calles, sino que se buscó incluir la totalidad de la ciudad y no dejar fuera zonas periféricas que, si bien no concentran la mayoría de los servicios, si poseen un enorme número de viviendas, donde las personas con discapacidad visual o cualquier otra discapacidad debe poder acceder de forma segura.

Aunque Medellín es una de las ciudades más innovadoras en accesibilidad e inclusión, sigue en constante modificación para avanzar en estos cambios. Por lo que se han realizado muchas fases para identificar las brechas que aun existen en la ciudad, pero la más importante fue la de participación ciudadana, donde las personas con discapacidad visual comunicaron sus barreras, desafíos y consejos. Lo que convierte a la ciudad también en integradora.

Capítulo VII. Conclusiones

Los proyectos de accesibilidad universal en la ciudad de Valparaíso han sido un avance importante para la movilidad de las personas con discapacidad visual y han generado una percepción de ser una ciudad más amigable con las personas con discapacidad visual a pesar de sus muchas barreras.

No existirá completa accesibilidad universal si no se soluciona la barrera del comercio ambulante, pues genera un obstáculo importante en el desplazamiento de personas con discapacidad visual y es una barrera social que se contrapone con lo que estipula el artículo número 8 de la ley 20.422.

No se cumple con el objetivo de la política pública de inclusión social para personas con discapacidad visual ni se asegura lo estipulado en la ley 20.422 si se siguen segregando calles de la ciudad de Valparaíso al no implementar proyectos de accesibilidad universal en ellas.

Gracias al exitoso e innovador ejemplo de Colombia en términos de accesibilidad universal, las autoridades de Valparaíso no se pueden seguir escusando en la complicada topografía de la ciudad para dejar de implementar los proyectos de accesibilidad universal.

Los estándares técnicos deberían contener guías específicas sobre las señalizaciones y el mantenimiento de éstas, pues según los resultados de esta investigación, las demarcaciones y señaléticas blancas flúor son fundamentales en el desplazamiento de las personas con discapacidad visual.

En la ciudad de Valparaíso faltan realizar especificaciones contenidas en los estándares técnicos para asegurar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad visual. Un ejemplo de esto es la falta de platos de riego en los árboles ubicados en las veredas de la ciudad.

Asegurar la plena inclusión social indicada en el artículo número 1 de la ley 20422 no se alinea con la falta de accesibilidad universal en otras calles y cerros de Valparaíso.

No se puede cumplir el artículo número 3 de la ley 20.422 donde se señala el ejercer actos de manera autónoma si no existen vías de accesibilidad universal que promuevan eso.

La falta de co-creación en los proyectos de accesibilidad universal se estaría incumpliendo el principio esencial de participación y diálogo social y el artículo número 4 de la ley 20.422.

La política pública de inclusión social para personas con discapacidad debe ser actualizada para adecuarse a las condiciones, desafíos y avances de los nuevos años en relación con la discapacidad.

Debido a la exclusión de los cerros de la ciudad no se estaría cumpliendo unos de los principios esenciales de la política pública de inclusión social para personas con discapacidad, el cual es el de territorialidad el cual busca asegurar gestiones con un enfoque territorial de los programas considerando las diferencias en áreas urbanas y rurales.

Para realizar proyectos de accesibilidad universal se debe tener un claro panorama de la población objetivo de los proyectos, por lo que es necesario que se investiguen y actualicen los porcentajes de personas con discapacidad visual.

Referencias

- Municipalidad de Valparaíso. (2024). Obtenido de https://www.munivalpo.cl/repositorio/valparaiso_sintesis.aspx
- Organización Panamericana de la Salud. (s.f.). *Organización Mundial de la salud*. Obtenido de <https://www.paho.org/es/temas/discapacidad>
- CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS. (s.f.). *Welcome to the United Nations*. Obtenido de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>
- Cormac, J. M. (2006). *Universidad de Colima* . Obtenido de <https://portal.ucol.mx/fic/topo05.htm#:~:text=La%20topograf%C3%ADa%20es%20la%20ciencia,a%20trav%C3%A9s%20de%20la%20medici%C3%B3n>
- Corporación Ciudad Accesible. (Julio de 2023). *Normativa Accesibilidad Universal* .
- Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023). *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/inclusi%C3%B3n-social>
- Franco, A. G. (s.f.). *Autoconcepto en personas con discapacidad*. Recuperado el Octubre de 2024, de Ciencias sociales: https://www.researchgate.net/publication/338524291_Autoconcepto_en_personas_con_discapacidad_visual/fulltext/5e19379ba6fdcc2837689bc3/Autoconcepto-en-personas-con-discapacidad-visual.pdf
- Fundación Luz. (2022). *Encuesta de Discapacidad y Dependencia ENDIDE 2022*.
- La Estrella de Valparaíso . (2024). *La Estrella de Valparaíso*. Obtenido de LITORALPRESS: https://litoralpress.cl/sitio/Prensa_Texto?LPKey=VWIH2COK2XRVLBBUBUOFIAO3DWK27ENDMU2VI7EOGCVM5ZUOACQ
- Lahera, E. (2004). *Politica y Politicas Públicas*. Santiago, Chile. Obtenido de file:///C:/Users/Pagares/Documents/cata/%5EE_%5ELC_L.2176-P-ES.pdf
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN. (17 de Octubre de 2024). *Biblioteca del Congreso Nacional* . Obtenido de <https://bcn.cl/2f7s1>
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN. (17 de Octubre de 2024). *Ley 20422 - ESTABLECE NORMAS SOBRE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES E INCLUSIÓN SOCIAL DE*

- PERSONAS CON DISCAPACIDAD*. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: <https://bcn.cl/2irkh>
- MINISTERIO DE SALUD; SUBSECRETARÍA DE SALUD PÚBLICA. (29 de Noviembre de 2013). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1055217>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo . (2016 de MARZO de 2016). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de Ley de Chile: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1088117>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo . (15 de mayo de 2023). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de <https://bcn.cl/3d5ft>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (7 de MARZO de 2023). *Discapacidad*. Obtenido de OMS: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>
- Paz, V. d. (Septiembre de 2023). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de Valparaíso, patrimonio de la Humanidad: https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/34974/1/BCN__Valparaiso_patrimonio__definitivo.pdf
- Soy Valparaíso. (25 de enero de 2024). *El Mercurio*. Obtenido de Comercio ambulante invade las principales calles de Valparaíso.
- Universidad Andres Bello . (11 de Junio de 2024). *Vinculación con el medio* . Obtenido de <https://vinculacion.unab.cl/wiki/que-se-entiende-por-co-creacion-en-el-contexto-de-la-vinculacion-con-el-medio/#:~:text=Beneficios%20de%20la%20Cocreaci%C3%B3n&Innovaci%C3%B3n%20y%20Creatividad%3A%20La%20diversidad,nuevas%20ideas%20y%20enfoques%20innovador>
- Biblioteca del Congreso Nacional. (n.d.). *Ley de implementación Braille*. Biblioteca del Congreso Nacional.
- Congreso Nacional. (2010). *Ley 20422*. Biblioteca Congreso Nacional. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1010903&idParte=>
- Cortázar Velarde, J. (2006). *Una mirada estratégica y gerencial de la implementación de los programas sociales*.

- Ley de inclusión en el Serpat.* (n.d.). Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. Retrieved September 25, 2024, from <https://www.patrimoniocultural.gob.cl/ley-de-inclusion-en-el-serpat>
- MENY, Y., & THOENIG, J. -C. (1992). *Las Políticas Públicas*. 1ª edición, Editorial Ariel.
- Municipalidad de Valparaíso. (2024). *Ilustre Municipalidad de Valparaíso*. Ilustre Municipalidad de Valparaíso. Retrieved September 12, 2024, from https://www.munivalpo.cl/repositorio/valparaiso_sintesis.aspx
- Rivas, F. (2023, December 21). "Ojo con tus Ojos": 4,6 millones de personas en Chile tienen alguna enfermedad visual. BioBioChile. Retrieved September 11, 2024, from <https://www.biobiochile.cl/noticias/salud-y-bienestar/tratamientos/2023/12/21/ojo-con-tus-ojos-46-millones-de-personas-en-chile-tienen-alguna-enfermedad-visual.shtml>
- Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) – Municipalidad de Temuco. (n.d.). Municipalidad de Temuco. Retrieved October 21, 2024, from <https://www.temuco.cl/unidades-municipales/secretaria-comunal-de-planificacion-secpla/>
- Tamayo, M. (1997). *El Análisis de las Políticas Públicas*. Alianza Editorial.
- Turbert, D. (2023, December 5). *¿Qué es el glaucoma? Causas, síntomas, diagnóstico, tratamiento*. American Academy of Ophthalmology. Retrieved September 11, 2024, from <https://www.aaopt.org/salud-ocular/enfermedades/que-es-la-glaucom>
- Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M. y McKinnon, I. (2023) Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia. Casos de estudio de infraestructura inclusiva AT2030. Realizado por el Global Disability Innovation Hub y aliados de la Oficina de Relaciones Exteriores, Commonwealth y Desarrollo del Reino Unido. DOI:

ANEXO N°1

Desarrollo de entrevista n°1 a Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu)

Esta entrevista, la cual tenía como objetivo recopilar información técnica, normativa y de proyectos, se pudo recolectar la siguiente información.

Los Proyectos desarrollados hasta el presente año (2024) en el centro de Valparaíso y la situación de los proyectos en cartera para los siguientes años.

Los proyectos fueron realizados a partir de la idea realizada en la ciudad de Iquique.

En las oficinas del Serviu, se nos mencionó cuales son los estándares técnicos utilizados en estos proyectos, los cuales son DS50, DS30 y el libro de ciudad accesible.

Mencionaron que los obstáculos más notorios en estos proyectos son los comerciantes ambulantes, las plantas y los letreros y basureros que no presentaban un orden en las calles.

Se refirieron a que todas las políticas públicas responden a los acuerdos que Chile ha contraído con la ONU, por lo cual los proyectos que se han realizado a raíz de eso concuerdan con lo firmado.

Existió la recomendación de hablar con el colegio de arquitectos sobre estos proyectos.

ANEXO N°2

Entrevista número 2 a grupo focal de personas con discapacidad visual en el instituto Antonio Vicente Mosquete.

Transcripción completa de entrevista a grupo focal en el instituto Antonio Vicente Mosquete donde participaron 5 personas, pero no todas respondieron todas las preguntas, sino que daban su opinión dependiendo de la pregunta que se sentían más cómodos al responder.

Fecha: 19 de noviembre de 2024

Moderador Catalina Acosta

Participantes: P1-P2-P3-P4

Primeramente, se le pregunta al grupo si conocen el término de “accesibilidad universal”, a lo que simultáneamente las 7 personas entrevistadas en sala respondieron que no conocían el término. Por lo tanto, les explico de qué trata la política referente al término.

1.- Experiencia

¿Usted vive en la ciudad de Valparaíso?

Dos de las personas vivían en Valparaíso

¿Con qué frecuencia transita por la ciudad de Valparaíso?

Dos más transitaban continuamente por la ciudad

2.- Nivel de satisfacción

Desde su experiencia, ¿Cómo describiría la situación actual de la accesibilidad universal? específicamente de la infraestructura vial dirigida a personas con discapacidad visual.

P1: Me he dado cuenta de que se han implementado en Av. Francia y av. Pedro Montt, lo que considero bueno, pero falta mucho en otras calles. El acceso vial, sobre todo para las personas con distintas capacidades visuales es super cómo transitar en la avenida Francia y llegar a Colón. Y Pedro Montt también es muy expedito, pero eso se podría implementar en las demás calles, pero no es necesario tener tantas “huellas” (podotáctiles) para el bastón, porque da la confusión de donde seguir, o sea solo necesito una huella en el centro y que podría indicar si hay una salida o si hay entradas de tiendas o cosas así. Si al final lo que a uno le interesa es ir derecho, porque uno va zigzagueando, mucha información es malo también.

P2: Creo que las calles han quedado espectaculares después de que las arreglaron, sobre todo porque ya no hay que estar subiendo la vereda, ya que quedó todo plano. Solo en algunas ocasiones tengo que subir la vereda, pero falta bastante para la av. Uruguay, donde está el mercado porque es intransitable. Yo me he caído dos veces por ahí.

P3: He notado los semáforos sonoros, son muy buenos, pero son poquitos. Faltan muchos, mire si yo me bajo en la calle Francia, en la calle que sigue ya no hay semáforos ni nada para la discapacidad de nosotros, a veces a mí me tienen que ayudar personas porque usted sabe que los choferes son imprudentes y llegan y pasan nomás.

P1: A mí, las huellas podotáctiles no me ayudan tanto como las bajadas de terraplén, así que lo táctil no tanto, es más cuando pintan lo amarillo eso cambia la textura del cemento porque queda como cremoso el pavimento en la esquina y eso para mí es mucho más fácil que la textura

3.- Identificación de brechas y áreas de mejora

¿Cuáles son los principales retos para transitar en Valparaíso para las personas con discapacidad visual?

P1: Que no todas las veredas tienen terraplén (huella podotáctil), no hay algo que te indique, sin mencionar lo que es el comercio ambulante.

P2: El comercio ambulante molesta bastante a muchos de nosotros.

P1: Sí porque la gente se molesta por nosotros, te empujan, te gritan, no te lleva y te tironean para que no topes su mercadería. Es molesto porque están a ambos lados.

P3: Te gritan ¡CUIDADO! (risa)

P1: También los letreros publicitarios que están en medio y a los lados de la cuadra,

P3: Lo que pasa es que nosotros estamos en un proceso de aprender a movernos y algunos somos más miedosos que otros, pero algunos de nosotros nos movemos con mucha ayuda, ya sea en auto particular o Uber, pero le puedo hablar que a nosotros nos sirve mucho la delimitación de los céspedes con solerilla que esté sin nada, porque uno cuando se empieza a capacitar para moverse solo, uno va pegado a una pared o cuando no hay pared que exista una solerilla que vaya delimitando lo que es el pasto funciona. Los caminos siempre tienen muchos obstáculos así que primero los vamos entrenando, ya que podemos caernos o doblarnos los pies.

P4: Muchas veces sucede que uno va caminando y los semáforos sonoros se confunden con otros ruidos, por el excesivo ruido de camiones y micros y toda la cosa. La contaminación acústica molesta para notar cuándo cruzar.

4.- Percepción de Eficiencia

¿Considera que los proyectos ejecutados en Valparaíso hasta ahora son suficientes para garantizar la accesibilidad universal, especialmente para las personas con discapacidad visual? Indicar razones.

P2: Para como estaba antes la ciudad a como está ahora yo encuentro excelente pero tiene que seguir trabajando, porque solo están en las calles principales, pero tienen por ejemplo, independencia, colón, Yungay, Chacabuco, Errázuriz. Entonces aquí arreglaron como la parte más bonita nomás de Valparaíso, la parte central, donde hay más gente.

P1: Para mí es lo mismo, todo lo que son las calles que llegan a las cosas principales, por ejemplo, si yo quiero llegar al hospital, desde la av. argentina no

tengo como, tendría que tomar una micro, porque no tengo una accesibilidad directa al hospital.

P2: Para llegar al hospital, así en la cuadra si hay, pero en las calles que te llevan ahí no.

P1: Si, las calles que te conecten ahí ya no hay nada. Por ejemplo, por Errázuriz y subir por simón bolívar no hay nada.

P3: Para llegar al terminal de buses es un show también

P4: Pero son tramos nomas, no está completo

P1: También hay barreras, como estas cosas que hacen para que los autos no se suban a la calle, yo les llamo los “mata-ciegos”. Son unos tubitos y uno se pela las canillas con eso, entonces debería haber un corte que nos diga a nosotros que nos vamos a encontrar con esas cosas o al menos que los engomaran para que el dolor no sea tan grande.

P2: No se para que pusieron de esos, pueden matar a las personas de una caída. Hasta yo he chocado con eso

P3: O sea a nosotros, los ciegos si po’, pero a la gente que ve no les importa. Porque se ven bonitos, pero para uno no funciona.

P2: Yo le voy a hablar de mi perspectiva, porque yo transito más en avenida Francia, ahí pusieron asientos y está bonito, pero el espacio que le dejaron a la gente es muy pequeño, para mí que yo ando con el bastón y de repente el cuerpo a uno se le tambalea, es fácil caerse, inclusive hasta que lo atropellen.

P4: Por donde yo tránsito, hay mucha diferencia de niveles en el piso, en las veredas. Los árboles levantan las baldosas y uno se cae, también hay agujeros. Hasta una persona que vea un poco se puede caer porque ya no están las reacciones que tiene una persona “normal”

P5: Algo tan económico como “subrayar” más las atravesadas de las calles con el color blanco, para que uno sepa si está cruzando. En mi caso, yo veo poco, pero no puedo salir sola porque las calles están sin pintar las señalizaciones.

Morador: ¿A usted le sirven mucho más los colores vibrantes? (dirigido a participante 5, quien participaba por primera vez)

P5: No si el color blanco está bien, pero están borrosas.

P1: Es tan básico, si en primavera ya debería estar pintado (por la época del festival) todas las señaléticas que se ponen en el piso, las esquinas amarillas, la bajada de terraplén amarilla fluorescente y el blanco fluorescente en los pasos de cebra y los que te indican los cruces. Todo lo que va en el piso debería ya estar listo en estas fechas.

P4: Yo creo que se manejan con pinturas baratas por eso terminan así las calles.

P1: No, si es que no las pintan nunca, con suerte una pintada al año. No hacen una mantención como corresponde

P5: No reparan las pinturas.

P2: Ojalá pudiera sacar a los ambulantes de ahí, de las calles principales, o sea, que los lleven a otras calles, porque ahí transita más gente y no se puede caminar.

5.- Inclusión Geográfica

¿Usted considera que es necesario que se extiendan los proyectos viales de accesibilidad universal a los cerros de Valparaíso? Explicar por qué.

P2: Yo he vivido toda mi vida en el cerro Mariposa y ¡sabe cuánto se demoró una pavimentación? “Uf” (respira) se demoró 35 años. No se puede esperar a que estos proyectos lleguen a los cerros así. Pero debería ser para todos los cerros iguales, pavimentar y poner estas cosas en las calles de allá también.

P5: Miran los cerros como pequeñas ciudadelas.

P2: A mí no me complica mucho, porque conozco mi cerro y me lo puedo caminar sin ayuda, pero estos semáforos sonoros y todo eso, ayudaría también

P1: No le vamos a pedir a las autoridades que hagan una gran inversión como lo que están haciendo en el centro, pero si debiesen dedicarse a reparar las veredas, pintar todo lo que es señalética y se va a facilitar la vida. E incluso poner estas bajas de terraplén en todas las cuadras. Eso es lo básico, con eso estaríamos okey.

6.- Recomendaciones

¿Qué recomendaciones específicas daría usted para mejorar la accesibilidad universal en Valparaíso, especialmente para las personas con discapacidad visual?

P1: Lo que siempre he dicho yo, que cualquier tipo de proyecto y en específico para personas con discapacidad visual partan de la base y la base somos nosotros.

P3: Nunca nos han consultado, no hacen las preguntas a los usuarios, sino que hacen lo que se les ocurre que podría servir o sacan modelos de otros lugares. Está bien la intención y se valora, pero no nos preguntan a nosotros.

P1: En los paraderos hay placas con braille, pero yo no sé dónde están esas placas, así que le tengo que pedir ayuda a alguien para que me diga donde están, pero para eso mejor le pregunto cuál es la calle y listo.

P5: Igual como ciudad turística viene mucha gente de afuera y prefieren tener lindo para ellos, que gastar en nosotros. Y pucha nosotros tenemos muchas dificultades y casi no se preocupan de gente con dificultades.

¿Qué cambios cree que serían más urgentes y efectivos?

P5: Que por favor pinten las calles, no podemos seguir esperando eso. Uno siente como un poco de vergüenza ajena de las personas instruidas en esto y que no tengan la capacidad de utilizar el tiempo. No podemos esperar más a que pinten una línea de travesía de calle, que es la nada misma

P1: Hay que hacer las mantenciones que corresponden a las veredas, porque hay unas que son de cerámicas que están rotas y sueltas. Lo que dice P5, la pintura y la baja de terraplén, ya que eso ayudaría a todos.

P4: Lo mínimo es que esas bajadas de terraplén estuvieran en todas las esquinas y más todavía en la planificación de los lugares donde están construyendo, ya sea en los cerros o en todos lados.

P1: A nosotros esas bajadas nos indican donde están las esquinas.

P4: Y bueno, lo otro es que las veredas tengan señaléticas para guiarnos bien con el bastón. Igual yo no sé de dónde sacaron la idea, de hacer un modelo de “zanjas” para meter el bastón ahí y caminar. No sé de dónde salió esa idea.

Moderador: ¿Cuáles zanjas?

P4: Este modelo de huella que son como zanjas que existen en la Av. Francia y son surcos. No sé de dónde sacaron esa idea, porque ahí uno pone el bastón y sigue la guía, pero para mí es más fácil el sobre relieve.

P1: No nos preguntan a nosotros antes de hacer las cosas, eso es lo que pasa.

ANEXO N° 3

Preguntas para entrevista con la arquitecta Paz Undurraga

Se realiza entrevista online a arquitecta miembro del Colegio de Arquitectos en Valparaíso Paz Undurraga, con la finalidad de obtener su opinión profesional al respecto de los proyectos de accesibilidad universal generados en la ciudad de Valparaíso.

1.- ¿Usted conoce los proyectos de accesibilidad Universal en la ciudad de Valparaíso? En específico, las dirigidas a personas con discapacidad visual o cieguera.

Paz Undurraga: “Si conozco lo que se hizo con la remodelación de Pedro Montt y entiendo que casi todos los cruces que hay ahí, están consideradas esas vías podotáctiles y el tema de los semáforos sonoros, creo que también hay algo de eso (no soy muy peatona), pero creo que hay algo de eso en algunas vías como en Condell, ¿no?”

2.- ¿Qué opina de la ejecución de dichos proyectos?

Paz Undurraga: “Pienso que es un buen avance, nunca tan suficiente, pero es un buen avance y una buena instalación. Es una manera distinta de habilitar el espacio público para la diversidad de personas que lo ocupan.”

3.- ¿Cree usted que disminuir la vía podotáctil al menor estándar contenido en la normativa es una correcta manera de aplicar la accesibilidad universal?

Paz Undurraga: “No, evidentemente, no es la mejor manera, ya que se hace al mínimo, claramente no es la mejor manera porque es como cumplir lo menos posible con una necesidad que por mucho que en números sea un porcentaje menor

de la población, no debería ser ese el parámetro. El parámetro no tiene que ver con la cantidad de población ni con lo más económico, sino que tiene que ver con que sea, lo más adecuado, el estándar debería ser que fuera cómodo, que se pudiera ocupar simultáneamente, que no pasara desapercibido, etcétera.”

4.- Según su criterio, ¿Cuáles son las más grandes barreras para aplicar la política pública de accesibilidad universal en Valparaíso?

Paz Undurraga: “Las grandes barreras para aplicar una política pública de accesibilidad universal en Valparaíso, es primero la topografía, no podemos olvidar que tenemos una ciudad con escaleras, con una topografía compleja, sobre todo en los cerros. Y lo otro, yo creo que la capacidad de gestión de las autoridades, de gestión de recursos, porque eso significa empezar a instalar esos dispositivos en el espacio público y para eso se necesita, lamentablemente levantar proyectos, aprobarlos, no se si en el banco integrado de proyectos, buscar financiamiento, etcétera. Así que también veo eso como una dificultad.

Y creo que también hay un desconocimiento de cuáles son las necesidades en las dependencias más públicas, en los que toman decisiones, por ejemplo, el departamento de control de tránsito del municipio, no tengo idea si se ocupa de esto o solo da los permisos de conducir.”

5.- A su juicio, ¿Cree que Valparaíso, hoy en día, es una ciudad amigable para personas con discapacidad visual?

Paz Undurraga: “No, no creo que Valparaíso sea hoy día una ciudad amigable con personas con discapacidad visual, sobre todo porque las condiciones de las vías donde se transitan tienen muchos obstáculos, tienen muchos hoyos, deterioro, etc. Así que me imagino que eso debe ser muy difícil de circular en Valparaíso con eso y también porque es muy reducido el eje donde están puestos estos dispositivos.”

6.- ¿Usted considera posible que una ciudad como Valparaíso pueda tener una accesibilidad universal en sus cerros y no únicamente en el plan de la ciudad? Específicamente caminos podos táctiles y semáforos sonoros.

Paz Undurraga: “Respecto a la posibilidad de habilitar esta accesibilidad universal en los cerros, yo creo que habría que (se interrumpe) no me imagino al cien por ciento, pero si me imagino que se podría mapear las vías más urgentes o las más necesarias y eso habría que trabajarlo con la comunidad, con los usuarios que tienen restricción visual. Habría que convocarlos a ellos, trabajar con ellos, hacer un diagnóstico compartido y tomar decisiones compartidamente, porque no me imagino que esto se pudiera dar al cien por ciento, en verdad.”

7.- ¿Qué tan urgente cree usted que es crear rutas de accesibilidad universal en las calles que no son principales de Valparaíso? ¿Por qué?

Paz Undurraga: “Es muy urgente decidir cuáles son las otras rutas que las principales, porque quizá que las rutas principales que ocupamos las personas que no tenemos movilidad reducida o incapacidad visual sean muy distintas a las que usan las personas con discapacidad o imposibilidad visuales, entonces no pueden ser, claramente, lo que todos entendemos por vías principales.”

ANEXO N°4

Respuesta de Transparencia Pasiva de la Municipalidad de Valparaíso.

LEY 20.285 DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA - Ilustre Municipalidad
de Valparaíso

www.municipalidaddevalparaiso.cl

56/32 293 9000

Mediante requerimiento de información Folio N° MU332T0006623, ingresado con fecha 14 de octubre de 2024, catalina acosta osorio, requirió la siguiente información, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 20.285 Sobre acceso a la información pública:

SECPLA 2020-2024 Infraestructura urbana con objetivo de movilidad independiente de personas con discapacidad visual. Necesito la información de proyectos ejecutados, en vías de ejecución y la cartera de proyectos de infraestructura urbana dirigida a personas con discapacidad visual. Por otra parte, me gustaría saber si se utiliza un estándar técnico en esos proyectos, ya sea nacional o internacional.

Consultado a la SECPLA, informa lo siguiente:

En la actualidad todos los proyectos contemplan infraestructura urbana para personas con discapacidad visual o con movilidad reducida, establecido por ley, en cuanto a proyectos ejecutados podemos mencionar los ejecutados por SERVIU como Conservación Avda. Argentina, Avda. Francia, Avda. Pedro Montt. En cuanto a la cartera de proyectos municipales, podemos informar, Mejoramiento Avda Brasil, Mejoramiento Plaza Sotomayor y Mejoramiento Avda Uruguay.

Saluda atentamente a Usted,

NICOLÁS GUZMÁN MORA

Director Asesoría Jurídica

Encargado de Transparencia 1

Por orden del señor Alcalde - Ilustre Municipalidad de Valparaíso

Valparaíso, 27 de noviembre de 2024