



**Instituto de Urbanismo
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Central de Venezuela**

ESTUDIO Y PROPUESTA DE ADAPTACIÓN DE LAS CIUDADES PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Urb. ARIANA TARHAN

junio 2024

ÍNDICE

RECONOCIMIENTOS	2
INTRODUCCIÓN	3
1. JUSTIFICACIÓN	4
2. OBJETIVOS	6
3. METODOLOGÍA.....	6
4. MARCO TEÓRICO.....	8
4.1 CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	8
4.2 EL PROGRAMA DE LA AGENDA 22 DE LA ONU.....	11
4.3 LAS POBLACIONES VULNERABLES EN LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	12
4.4 DERECHO A LA CIUDAD DE TODAS LAS PERSONAS	13
4.5 LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	16
4.6 ACCESIBILIDAD PARA TODOS EN EL DISEÑO Y LOS TRAYECTOS	17
4.7 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LAS CIUDADES INTELIGENTES.....	24
5. ALGUNOS REFERENTES INTERNACIONALES	27
5.1 PREMIO CIUDAD ACCESIBLE DE LA UNIÓN EUROPEA	29
5.2 ASPECTOS SOBRESALIENTES DE LA EXPERIENCIA EN FRANCIA.....	31
5.3 PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA VÍA PÚBLICA	34
6. MARCO LEGAL VENEZOLANO.....	36
6.1 ÁMBITO NACIONAL	36
6.2 ÁMBITO ESTADAL	41
6.3 ÁMBITO LOCAL.....	43
7. DATOS Y ADELANTOS EN VENEZUELA	46
7.1 CARACAS Y SU SITUACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS.....	50
7.2 INICIATIVAS EN VENEZUELA.....	53
7.3 EVENTOS PREVIOS ANTES DE INICIAR EL PROGRAMA ACCESIBILIDAD PARA TODOS DEL IMUTC.....	55
7.4 PROGRAMA ACCESIBILIDAD PARA TODOS DEL IMUTC (2012-2014).....	57
8. PROPUESTA PARA ADAPTAR EL ESPACIO PÚBLICO.....	64
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	71
9.1 CONCLUSIONES.....	71
9.2 RECOMENDACIONES	73
GLOSARIO DE TÉRMINOS	75
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	77
ANEXO.....	84

RECONOCIMIENTOS

Mi agradecimiento al equipo del Instituto Metropolitano de Urbanismo, y en particular, a la Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, durante el período 2011 - 2014, donde pudimos desarrollar el Programa Accesibilidad para Todos.

A la organización Asociación Franco –Venezolana de Ciencias Sociales y Humanidades Jeannette Abouhamad, al otorgarme el premio y la oportunidad de estudiar el tema en Francia.

A todas las ONG que nos acompañaron, con quienes compartimos experiencia y conocimiento. Especial agradecimiento a los directivos del Observatorio Venezolano de la Discapacidad, los abogados Luis Torres y Manuel Rodríguez; Nancy Ramírez y María Josefina Alcalá, quienes nos sensibilizaron en esta problemática crucial para los que trabajamos por la ciudad.

A representantes de Universidades y alcaldías locales, quienes formaron parte de los talleres de trabajo. Con todos ellos logramos identificar acciones, prioridades y necesidades urgentes para mejorar la calidad de vida de la ciudad.

Al equipo del Instituto de Urbanismo que me apoyó en la formulación de los cursos de Accesibilidad para TODOS que esperamos continuar próximamente.

A Alejandra Leal y a Rosario Salazar por la revisión del trabajo y sus aportes para mejorarlo.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación surge a partir del trabajo que se venía adelantando para el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 (PECM2020) en el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, donde, como parte de los talleres de movilidad y espacio público, se impartió uno para tratar la perspectiva sobre estos temas, de personas vulnerables: niños y niñas, mujeres, personas de la tercera edad y personas con discapacidad, en el año 2010.

Los resultados arrojaron que nuestras ciudades no toman en cuenta el derecho de este grupo de la población, a disfrutar de la ciudad de manera autónoma y con calidad. Al mismo tiempo, estos talleres sirvieron al equipo de trabajo para reflexionar acerca de la poca significación que se les da a estos aspectos tanto en los planes urbanos como en las políticas públicas nacionales y locales.

Las poblaciones más vulnerables, de acuerdo a diversos estudios de organismos internacionales, son las mujeres, los niños, los jóvenes, los adultos mayores y personas que presentan alguna discapacidad.

En el año 2011, a raíz de la convocatoria de la Asociación Franco –Venezolana de Ciencias Sociales y Humanidades Jeannette Abouhamad¹ para propuestas de investigación en el marco del premio Fernand Braudel 2011, se presentó el proyecto para estudiar la experiencia en Francia de la *Accesibilidad de las ciudades para personas con movilidad reducida*. Resultó ganadora y fue la oportunidad de profundizar sobre el tema en Francia, entre abril y mayo de 2012.

Posterior a eso, y como Directora de Planificación y Gestión Metropolitana del IMUTC, junto con el equipo de la Dirección, nos abocamos a conocer experiencias de las diferentes alcaldías locales, de la mano de Observatorio Venezolano de la Discapacidad (OVEDIS) y la Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano.

El programa se denominó Accesibilidad para TODOS, y básicamente se trabajaron los aspectos urbanos de la accesibilidad universal, como el acceso al transporte público, a las

¹ <https://ve.ambafrance.org/?Premio-Fernand-Braudel-2011>

edificaciones públicas y al espacio público. Se extendió hacia las zonas de barrios y se consideró la situación ante el riesgo natural.

Otro aspecto que se derivó de esta investigación fue el diseño de un curso de extensión denominado *Movilidad y accesibilidad Urbana para todos* que se impartió en dos oportunidades en el Instituto de Urbanismo (2016 y 2018), donde participaron 23 estudiantes en total, y cuyo trabajo final consistió en diseñar la adaptación de un trayecto peatonal en un sector específico de la ciudad. De aquí se derivó la propuesta final de esta investigación que consistió en la elaboración de una metodología sencilla para implementar un plan de accesibilidad en el espacio público.

A continuación, se presentan las diferentes fases de la investigación, donde se desarrolla el marco teórico que sustenta el tema, así como referentes internacionales, se presentan los resultados de la investigación en Francia, el marco legal venezolano, el desarrollo del programa Accesibilidad para TODOS en el Instituto Metropolitano de Urbanismo – Taller Caracas, datos relevantes sobre la población en situación de discapacidad en Caracas y, por último, una propuesta para diseñar un plan para adaptar el espacio público.

Es preciso aclarar que no pretende ser un manual con normas sino más bien un procedimiento para aplicarlas en un espacio de la ciudad o en su totalidad.

1. JUSTIFICACIÓN

Según un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (2024), alrededor de 1.000 millones de personas –un 15% de la población- sufren algún tipo de discapacidad en el mundo. Este porcentaje seguirá creciendo en los próximos años debido al envejecimiento de las personas².

Los dos organismos han recomendado que los gobiernos inviertan en programas y servicios específicos para las personas con discapacidad, y adopten una estrategia y plan de acción nacional sobre este asunto; ampliando los esfuerzos para eliminar los obstáculos y las barreras de los espacios públicos. Al mismo tiempo, que se concientice a las autoridades,

² 1.000 millones de personas sufren discapacidad en el mundo. Fuente: <https://www.bancomundial.org/es/topic/disability> actualizado al 12/04/2024.

tomadores de decisiones y en general, a la ciudadanía, sobre el derecho que tienen estas personas a la ciudad.

El informe subraya la escasez de países que disponen de mecanismos adecuados para responder a las necesidades de las personas con discapacidad. Entre estos obstáculos se encuentran la estigmatización y la discriminación, la falta de atención sanitaria y de servicios de rehabilitación adecuados, además de la inaccesibilidad de servicios de transporte, edificios y tecnologías de la comunicación.

El término de **persona con discapacidad** se hace más inclusivo con la denominación de **persona con movilidad reducida**, al considerarla como aquella que, debido a cualquier deficiencia física causada bien sea por la edad, por enfermedad o accidente o por deficiencia mental, permanente o temporal, necesita una atención especial y la adaptación a sus necesidades, de los servicios dispuestos para todos los usuarios en la ciudad, tales como los medios de transporte, los desplazamientos peatonales, y el acceso a espacios y edificaciones públicas.

En buena parte de las ciudades, particularmente del primer mundo, pero también ciudades latinoamericanas, han adaptado sus espacios públicos, mobiliario urbano y los modos de transporte público, así como el comportamiento de la ciudadanía hacia las personas con movilidad reducida, con lo cual la ciudad se hace accesible para todos los ciudadanos de una manera amable, mejorando considerablemente la calidad de vida de los grupos más vulnerables.

En Venezuela, a pesar de contar con una normativa para el espacio público, ésta es apenas aplicada, situación que se demuestra con la poca importancia que se le dan a las aceras y a los desplazamientos peatonales; así como al transporte público, con lo cual las personas con movilidad reducida se ven impedidas de desplazarse en la ciudad.

Estos argumentos sirvieron para ahondar en el tema, conocer las necesidades y problemática de las personas con movilidad reducida que tienen para hacer uso del derecho a la ciudad como cualquier ciudadano, visibilizarlo y conducirnos a proponer acciones que pudieran incidir en el mejoramiento de las ciudades, ya sea que se planteen para el corto, mediano o largo plazo, de manera puntual o sobre el ámbito de la ciudad, en su conjunto.

2. OBJETIVOS

Promover los procesos de adaptación de las ciudades para las personas con movilidad reducida, con la incorporación de políticas públicas, mecanismos y herramientas de manera planificada, que les permitan disfrutarla, vivirla y desenvolverse de manera más independiente y autónoma, y así alcanzar sus aspiraciones educacionales, laborales, obtención de servicios y de esparcimiento.

Objetivos específicos

- Revisar el marco normativo que rige la accesibilidad universal desde el punto de vista urbano.
- Conocer referentes internacionales que hayan trabajado en el proceso de adaptación de sus ciudades en el marco de la Convención de la ONU.
- Identificar los actores que puedan estar relacionados con la accesibilidad en la ciudad, ya sean ONG, autoridades locales o académicos.
- Evaluar la situación venezolana, en particular la del AMC, con respecto al proceso de adaptación de la ciudad para personas con movilidad reducida.
- Convocar a organizaciones relacionadas con la discapacidad para conocer de ellos la problemática y limitaciones que afrontan al desempeñarse en la ciudad.
- Considerar las necesidades expresadas por los grupos vulnerables que participarían en este proceso de investigación.
- Identificar acciones en el AMC que hayan incidido en la mejora de la ciudad para estas personas.
- Proponer mecanismos para actuar sobre nuestras ciudades, desde los procesos de sensibilización de la ciudadanía y las instituciones hasta su transformación espacial.
- Incorporar los planes de accesibilidad de los espacios públicos como parte de los planes urbanos en las ciudades.

3. METODOLOGÍA

El proceso metodológico se fue adaptando a medida que aparecían las oportunidades para investigar.

Un primer momento está referido a la convocatoria que se hizo a organizaciones de poblaciones vulnerables en el marco del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 que se estaba iniciando en 2010, en el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas de la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas, para conocer sus puntos de vista sobre el espacio público y la movilidad en la ciudad.

Luego, surge la oportunidad de participar en el concurso para el premio Fernand Braudel, convocado por la embajada de Francia, en 2011, y para ello se transforma en una propuesta de investigación, la cual resultó ganadora para indagar sobre el tema en Francia.

Entre abril y mayo de 2012, se concreta la estadía en París, cuyos resultados se pueden revisar en el Anexo 1.

En esta etapa se puede considerar que el tipo de investigación que se adelantaba era documental y exploratoria, ya que se revisó material bibliográfico como leyes, normas o programas que se aplican en Francia para mejorar las condiciones de movilidad a todas las personas; posteriormente se revisaron documentos de otros países, así como la normativa venezolana y estudios que se han hecho al respecto.

Como parte de la investigación exploratoria, se aplicaron entrevistas semi-estructuradas a funcionarios públicos en Francia, y luego a representantes de ONG de personas con discapacidad, personas de la tercera edad, niños y mujeres, en Caracas. De esta manera se corroboró la efectividad de las políticas públicas y los grados de satisfacción de los usuarios.

Se realizaron numerosos talleres y mesas de trabajo con representantes de ONG, instituciones, academia y personas especialistas o interesados en el tema, para identificar la problemática y posibles soluciones, cuyos resultados se presentan en este informe.

La información obtenida se sistematizó y al contrastarlo con el marco teórico y normativo, al igual que con el conocimiento de experiencias internacionales, y por supuesto, con las condiciones urbanas de la ciudad, se evidenció la necesidad de difundir el tema, a través de cursos universitarios, por ejemplo; charlas, presentaciones, y finalmente, proponer una metodología que pudiera contribuir a aplicar los mecanismos de adaptación del transporte y espacios públicos en Caracas y otras ciudades venezolanas, para incorporarlos de manera activa en planes y proyectos urbanos de las respectivas ciudades.

Como se señaló, el enfoque es netamente urbano, pues el tema de la accesibilidad universal como también se le llama, tiene múltiples aristas de estudio que se consideran por los especialistas correspondientes.

4. MARCO TEÓRICO

El marco teórico parte de lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006), como gran marco de referencia sobre este tema. Luego se consideran aspectos como la Agenda 22 de la ONU, los Objetivos del Desarrollo Sostenible; lo relacionado al tratamiento de la discapacidad desde el ámbito urbano como el derecho a la ciudad, movilidad sostenible, accesibilidad para todos, y temas más específicos como: criterios de diseño y condiciones de los trayectos para alcanzar desplazamientos autónomos, la tecnología y ciudades inteligentes.

4.1 CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD³

La primera convención regional denominada *Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*, se realizó en Ciudad de Guatemala el 07 de junio de 1999 y sus artículos entraron en vigencia el 14 de septiembre de 2001. Su objetivo era la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contras las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad.

El origen del marco legal en el que se sustenta este tema reposa en la **Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad** y su Protocolo Facultativo que fueron aprobados el 13 de diciembre de 2006, en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, y quedaron abiertos a la firma el 30 de marzo de 2007. Se obtuvieron 82 firmas de la Convención y 44 del Protocolo Facultativo, así como una ratificación de la Convención⁴.

³ Organización de las Naciones Unidas. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Documento en línea. Disponible en: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf> Consulta: 09 de marzo de 2012.

⁴ El 24 de septiembre del año 2013, después de 7 años, Venezuela firmó la Convención.

Nunca una convención de las Naciones Unidas había reunido un número tan elevado de signatarios en el día de su apertura a la firma. Se trata del primer instrumento amplio de derechos humanos del siglo XXI y la primera convención de derechos humanos que se abre a la firma de las organizaciones regionales de integración. Señala un «cambio paradigmático» de las actitudes y enfoques respecto a las personas con discapacidad.

La Convención se concibió como un instrumento de derechos humanos con una dimensión explícita de desarrollo social. En ella se adopta una amplia clasificación de las personas con discapacidad y se reafirma que todas las personas con cualquier tipo de discapacidad deben poder gozar de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Se indican las esferas en las que es necesario introducir adaptaciones para que puedan ejercer en forma efectiva sus derechos.

Si bien no es el primer documento sobre discapacidad en el derecho internacional, sí es el primero con el que los Estados firmantes se obligan con un tratado. Esta norma universal jurídicamente vinculante tratará de asegurar que los derechos de las personas con discapacidad se garanticen en todo el mundo.

Como precedente a esta convención existen acuerdos como las “*Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*” (1993), adoptadas por las Naciones Unidas, las cuales han servido de documento modelo para algunos países. Sin embargo, dichas normas no son un instrumento jurídicamente vinculante, y sin la existencia de una Convención no se podrían equiparar los derechos de las personas con discapacidad en la disparidad de los Estados nacionales existentes.

De acuerdo al Dr. Pablo Oscar Rosales⁵ la nueva Convención Internacional tiene dos importantes características respecto a la Interamericana:

«a) Admite la presentación de personas físicas o jurídicas residentes en cualquier de los Estados parte a denunciar el incumplimiento de la misma (La Convención Interamericana no permite las denuncias individuales) y

b) Crea un Protocolo Facultativo que se invita a suscribir a los Estados que firmen la Convención y un Comité ejecutivo, ambos para recibir y considerar las comunicaciones presentadas por personas o grupos de personas sujetos a su jurisdicción que aleguen ser víctimas de una violación por ese Estado Parte de

⁵ Abogado, Director del "Programa de Actualización y Profundización en Discapacidad" de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la U.B.A. y Coordinador del Seminario de Investigación en Discapacidad del Instituto Ambrosio Gioja de la misma facultad.

cualquiera de las disposiciones de la Convención, o en nombre de esas personas o grupos de personas».

Según el Artículo 10, los países deben garantizar que las **personas con discapacidad disfruten del derecho inherente a la vida en igualdad con otras personas**, asegurar la igualdad de derechos de las mujeres y las niñas con discapacidad (Artículo 6) y proteger a los niños con discapacidad (Art. 7).

En los artículos 9 y 20 se mencionan algunas de las medidas que deberán adoptar los organismos responsables con miras de velar por la igualdad de condiciones para todos los ciudadanos.

En cuanto a la accesibilidad, la Convención requiere que los países identifiquen y eliminen los obstáculos y las barreras, y aseguren que las personas con discapacidad puedan tener acceso a su entorno, al transporte, las instalaciones y los servicios públicos, y tecnologías de la información y las comunicaciones.

*«**Artículo 9 Accesibilidad** 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo; b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia. 2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para: a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público; b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad; c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad; d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión»;*

En su artículo 2 hace referencia a los **ajustes razonables** como aquellas «modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales».

4.2 EL PROGRAMA DE LA AGENDA 22 DE LA ONU

La Agenda 22 de la ONU (2002, en la versión francesa), previa a la Convención citada arriba, consiste en un programa que tiene por objetivo aplicar las reglas estándares de las Naciones Unidas para establecer una política sobre la discapacidad. La primera parte de Agenda 22 sostiene que un plan integral en discapacidad debe⁶:

- Ser producido con las organizaciones de personas con discapacidad.
- Desarrollar todos los aspectos de la discapacidad, desde el inicio de cada proyecto, sea o no éste, un proyecto de discapacidad.
- Prestar una atención particular a las mujeres y a los niños con discapacidad, por ser un grupo tan vulnerable.
- Determinar objetivos específicos de largo plazo y las medidas para su puesta en práctica.
- Incluir un método de evaluación y de revisión.

Algunas pautas que propone la Agenda 22 para atender el problema y que van más allá de los arreglos o acondicionamiento de los espacios urbanos, pero que sin ellos cualquier intervención queda incompleta, comprende:

- **Sensibilizar a la sociedad**
- Atender la salud de las personas con discapacidad
- Organizar a las personas para participar en las propuestas y proyectos
- Formar y capacitar a las personas que van a atender a estos grupos
- Reeducar a la sociedad
- Investigar e informar
- Brindar servicios de apoyo: educación, empleo, deporte, cultura, vivienda

⁶ Agenda 22 de la ONU disponibles en: <http://dd85.blogs.apf.asso.fr/media/00/00/1048958692.pdf>
https://handipole.org/IMG/pdf/Agenda_22_1_PDL_fev13.pdf

- Planificar y desarrollar la acción política
- Elaborar la legislación
- Coordinar la política económica para las ayudas y adaptaciones de la ciudad
- Evaluar los programas desde el ámbito nacional
- Gestionar cooperación técnica y económica
- Gestionar cooperación internacional.

Estos aspectos son imprescindibles para cualquier política pública que se quiera aplicar para atender, desde lo urbano y arquitectónico, la problemática que afrontan las personas con discapacidad en la vida ciudadana.

4.3 LAS POBLACIONES VULNERABLES EN LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Según estudios de la CEPAL⁷, a partir de septiembre de 2015, cuando se aprobó la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible⁸, los países de la región comenzaron a avanzar en su implementación en la identificación de indicadores, fuentes y datos que permitan dar seguimiento al cumplimiento de los ODS y sus metas.

También se impulsaron iniciativas para territorializar la Agenda 2030 y los ODS. En dicha agenda se pueden encontrar las metas relacionadas con la atención a las poblaciones vulnerables o con discapacidad.

En el ODS 4. *Referido a garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos*, la meta 4.5 considera:

«De aquí a 2030, eliminar las disparidades de género en la educación y asegurar el acceso igualitario a todos los niveles de la enseñanza y la formación profesional para las personas vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, los pueblos indígenas y los niños en situaciones de vulnerabilidad».

Asimismo, insta a «Construir y adecuar instalaciones educativas que tengan en cuenta las necesidades de los niños y las personas con discapacidad y las diferencias de

⁷ CEPAL disponible en <https://www.cepal.org/es>

⁸ Organización de las Naciones Unidas (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Publicación de las Naciones Unidas.

género, y que ofrezcan entornos de aprendizaje seguros, no violentos, inclusivos y eficaces para todos».

Esta meta evidentemente, debe aplicarse a todos los centros educativos desde los niveles de preescolar hasta los centros de educación superior. Las dificultades de acceso a planteles y demás centros educativos que tienen niños y demás estudiantes al tener una discapacidad permanente o temporal, puede ocasionar que la persona no estudie o pierda años de estudio. Igual situación puede ocurrir con el personal docente y resto de empleados. Aspecto que se evitaría si, por ejemplo, se contara con rampas, baños accesibles, entre otros.

En ODS 8 referido a *Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos*, recomienda «De aquí a 2030, lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y los hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor».

Existen normativas para que todas las fuentes empleadoras, ya sean públicas o privadas, acepten en sus plantillas personas con discapacidad; sin embargo, en la práctica no se cumple.

Asimismo, en el ODS10: *Reducir la desigualdad en los países y entre ellos*, se recomienda potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición

Con respecto al ODS 11: *Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*, se hará referencia más adelante.

4.4 DERECHO A LA CIUDAD DE TODAS LAS PERSONAS

La Declaración de los Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas⁹ expresa, en su Artículo 2 que «toda persona tiene todos los derechos y libertades ... sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra

⁹ ONU HÁBITAT disponible en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>

índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición».

Los derechos que configuran la ciudadanía tienen que adecuarse a poblaciones más diversificadas e individualizadas (jóvenes, personas con discapacidad, adultos mayores, niños y niñas). Hay que redefinir los sujetos- ciudadanos, sus demandas, las relaciones con las instituciones y las políticas públicas adecuadas para reducir las exclusiones.

Si se considera como uno de los principales derechos de la ciudad, el derecho a un espacio público digno, de calidad y a circular libremente por todo su territorio, es necesario pensar en las condiciones físicas y mentales de todos sus habitantes. La ciudad en su totalidad debe ser accesible, limpia y comunicada. Cada parte debe tener su atractivo para el resto de los habitantes. El derecho al lugar, a la movilidad, a la belleza del entorno, a la calidad de vida configura el derecho a la ciudad.

Es de especial importancia diseñar una ciudad incluyente en donde todos posean las mismas oportunidades para desplazarse y ejercer sus actividades cotidianas, sobre todo aquellas personas con movilidad reducida o que presentan alguna discapacidad. Pero para ello es necesario conocer qué se entiende por discapacidad y quiénes son aquellas personas que presentan alguna o que se encuentran limitados para desplazarse cómodamente.

Los artículos 5 y 6 de la Ley para Personas con Discapacidad en Venezuela (2007) definen estos dos conceptos que se complementan con los mencionados arriba sobre las personas con movilidad reducida:

*«**Artículo 5.** Se entiende por discapacidad la condición compleja del ser humano constituida por factores bio-psicosociales, que evidencia una disminución o supresión temporal o permanente, de alguna de sus capacidades sensoriales, motrices o intelectuales que puede manifestarse en ausencias, anomalías, defectos, pérdidas o dificultades para percibir, desplazarse sin apoyo, ver u oír, comunicarse con otros, o integrarse a las actividades de educación o trabajo, en la familia con la comunidad, que limitan el ejercicio de derechos, la participación social y el disfrute de una buena calidad de vida, o impiden la participación activa de las personas en las actividades de la vida familiar y social, sin que ello implique necesariamente incapacidad o inhabilidad para insertarse socialmente».*

*«**Artículo 6.** Son todas aquellas personas que por causas congénitas o adquiridas presenten alguna disfunción o ausencia de sus capacidades de orden físico, mental, intelectual, sensorial o combinaciones de ellas; de carácter temporal, permanente o*

intermitente, que al interactuar con diversas barreras le impliquen desventajas que dificultan o impidan su participación, inclusión e integración a la vida familiar y social, así como el ejercicio pleno de sus derechos humanos en igualdad de condiciones con los demás».

De esta manera, los siguientes estados son algunos de los que generan una disminución en las funcionalidades de la persona durante el transcurso de la vida:

- La infancia.
- Los cambios que trae consigo la vejez.
- La obesidad.
- Las diferencias en la antropometría o dimensiones del cuerpo.
- El embarazo.
- El uso de lentes y/o audífonos.
- Secuelas físicas o sensoriales (de enfermedad o accidente).
- Lesionados temporales (persona enyesada).



Algunos símbolos que representan tipos de discapacidad y que deberían estar dispuestos en los espacios públicos

La movilidad está vinculada a derechos colectivos fundamentales para la vida contemporánea. En las ciudades, es el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura.

El aspecto de la movilidad es trascendental en ciudades con elevada concentración demográfica, donde se requiere tanto medios de transporte como una infraestructura pública, que ofrezca opciones y calidad para el desplazamiento de los habitantes.

«El abordaje de la movilidad desde la perspectiva del ciudadano, implica compromisos democráticos, es decir diseños de ciudad con espacios que permitan el acceso, la participación y la inclusión de todos, teniendo las convenientes diferenciaciones positivas para los adultos mayores, los niños, las personas con disminuciones físicas o sensoriales»¹⁰.

Más recientemente se puede considerar lo establecido en el ODS 11, específicamente la Meta 11.7 que señala:

«De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad».

4.5 LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La accesibilidad para todos se enmarca en los principios de la movilidad sostenible, a los que cada vez más ciudades se involucran para disminuir los niveles de congestión y contaminación, así como para promover formas de desplazamientos como la bicicleta y caminar. La meta 11.2 del Objetivo 11 de los ODS menciona:

«De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad».

Para el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU, 2022)¹¹, *«alcanzar una ciudad justa y a la vez una movilidad urbana sustentable de alta calidad, se crea a partir del reconocimiento de la movilidad como derecho social fundamental de las sociedades. En tal sentido, surge la obligación del Estado de garantizar espacios inclusivos, seguros, saludables, democráticos y sostenibles en la ciudad y, de garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de seguridad y calidad, asegurando la existencia, coordinación e integración de los diversos modos de transporte, de la infraestructura vial y*

¹⁰ Duque, F. B. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, D.C. Prolegómenos - Derechos y Valores, 173.

¹¹ CIDEU (2022). Manual de buenas prácticas de movilidad urbana sostenible en contexto de crisis.

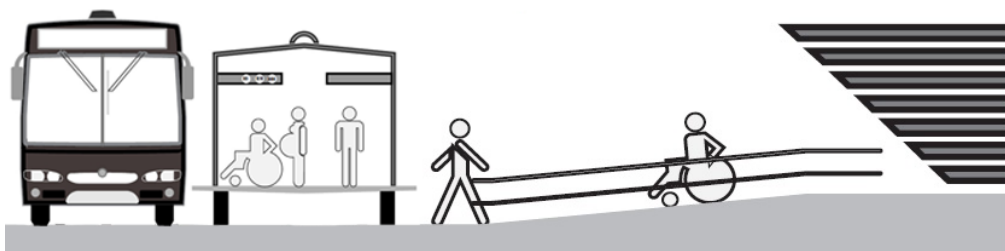
del espacio público requerido para satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de las personas».

Las estrategias de intervención urbana deben estar enfocadas en promover el respeto por la igualdad de género y diversidad, con acciones urbanas que buscan un impacto positivo en mujeres y niñas, personas con discapacidad y otros.

Las intervenciones físico-espaciales, como cierre de vías vehiculares para dar prelación al flujo peatonal, con la creación de nuevos espacios públicos con calidad ambiental, convirtiéndose en puntos de atracción, permiten que los peatones disfruten más de espacios que ofrece la ciudad. Si estos nuevos espacios están adaptados, muchas más personas con discapacidad se verán beneficiadas.

4.6 ACCESIBILIDAD PARA TODOS EN EL DISEÑO Y LOS TRAYECTOS

La accesibilidad es el grado en el que todas las personas pueden visitar un lugar o acceder a un servicio, o utilizar un objeto independientemente de sus capacidades técnicas o físicas. Es el derecho que tienen todas las personas de ingresar, transitar y permanecer en un lugar de forma segura, autónoma y confortable. Para promover la accesibilidad en nuestras ciudades es necesario adaptar los espacios para el uso y disfrute de todos. Se habla también de la continuidad en la **cadena de accesibilidad**, como el desplazamiento físico en los espacios urbanos que implica traspasar los límites entre la edificación y el espacio público o entre éste y el transporte.



Esquema que explica la cadena de accesibilidad



Elementos presentes en la cadena de accesibilidad <https://observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad-2>

Los temas que convergen en el tratamiento de la accesibilidad para todos en el espacio de uso público de la ciudad, incluidas las personas con discapacidad, son múltiples y variados. Entre éstos destacan la tecnología, la informática, la ergonomía, la señalética o el diseño industrial.

La **accesibilidad** constituye una forma para querer vivir juntos en un marco de vida adaptado a las necesidades de todos: personas con discapacidad, adultos mayores, heridos temporales.

Las ciudades sensibilizadas, cada vez más numerosas, han elaborado sus programas a favor de la accesibilidad y más globalmente a la integración de las personas con discapacidad. Así, se modifican, experimentando formas diversas de adecuación de espacios y ambientes, que suponen disminución de facilidades de circulación de vehículos y creación de mejores condiciones para caminar y para estar.

Otras características igualmente importantes que le otorgan calidad a los espacios públicos urbanos son los transportes públicos adaptados. Para subir a un autobús, a un tren, a un metro, a un tranvía o a un taxi, es imprescindible poder llegar a ese medio de transporte, el cual debe de disponer de una buena plataforma de acceso, que esté nivelada y próxima al plano del pavimento interior del vehículo, para que cualquier persona en silla de ruedas, con un carro de compra, un coche de bebé, un niño pequeño, una persona mayor o una persona amputada pueda acceder sin ayuda de terceras personas.

La **ciudad accesible** es la que ha construido sus edificios públicos, o privados destinados al uso público, teniendo en cuenta las necesidades de todas las personas. O la que lleva a cabo las modificaciones necesarias para que lo sean, si no fueron construidos pensando en todos.

Más específicamente la atención de la accesibilidad comprende variables:

- **Arquitectónicas:** acceso e interior de edificios públicos y privados: plataformas elevadoras, puertas de apertura automática o cierre de puertas hidráulico, adaptación de baños públicos y otros espacios.
- **De comunicación:** Emisión y recepción de mensajes. Adaptación de teléfonos públicos, implementación de subtítulos en pantallas visuales, incorporación de sistema Braille en máquinas expendedoras de billetes.
- **Sociales:** Sensibilización para superar barreras sociales o actitudinales, producto del estigma, los prejuicios o el desconocimiento.
- **De movilidad:**
 - Movilidad peatonal y movilidad en medios mecanizados (públicos y privados, regulares y discrecionales).
 - Según fases y funciones del transporte: Planificación, infraestructuras, material móvil, servicios, información y comunicación.
 - Intermodalidad: Intercambiadores de transporte, áreas intermodales y otros.
 - La información de transportes, la señalización y la comunicación.
 - Puntos de anclaje para sillas de rueda en las unidades, locación de estaciones y paradas.
 - Entornos de proximidad de las estaciones y paradas (relación con el urbanismo), a los equipamientos, itinerarios peatonales.

4.6.1 Criterios de diseño

Las condiciones de los trayectos, cruces, desniveles, obstáculos, visión, sonidos y comprensión de los lugares; así como la orientación, la información, las pausas, la seguridad deben ser tomadas en cuenta para garantizar la libertad de acceso de todos a un espacio público de calidad.

Las características de las modificaciones, su diseño, los materiales a emplear, su emplazamiento debe concurrir en estas políticas de adaptación de las ciudades.

Elementos que deben ser normados para garantizar una vía accesible:

- Características de las aceras y caminos: anchos mínimos, pendientes, altura de los brocales, bateas en las esquinas, rayado, materiales, rejillas de desagüe.
- Semáforos sonoros.
- Escaleras y rampas.
- Barandas.
- Mobiliario urbano.
- Estacionamiento
- Transporte público
- Paradas de transporte público.
- Bolardos
- Entradas a edificios
- Baños públicos



https://elauditor.info/actualidad/accesibilidad-e-inclusion-en-el-transporte_a620556d8a9e5da72d43a7ae2

Ejemplo de transporte público accesible



Ejemplos de aceras accesibles

El Centro para el Diseño Universal de la Universidad de Carolina del Norte¹² define siete principios básicos en los que se ha de basar el desarrollo de productos y entornos bajo este concepto de accesibilidad para todos:

a. Igualdad de uso

El diseño debe ser fácil de usar y adecuado para todas las personas, independientemente de sus capacidades y habilidades.

b. Flexibilidad

Se acomoda a una amplia gama y variedad de capacidades individuales, como alternativas de uso para diestros y zurdos.

¹² <http://laaccesibilidadesdetodos.blogspot.com/2011/02/los-principios-del-diseno-universal.html>

c. Uso simple y funcional

Debe ser fácil de entender independiente de la experiencia, conocimientos, habilidades o nivel de concentración del usuario. Evita complejidad innecesaria, siendo simple en instrucciones e intuitivo en el uso.

d. Información comprensible

El diseño debe ser capaz de intercambiar información con el usuario, independiente de las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del mismo. Utiliza distintas formas de información (gráfica, verbal, táctil). Proporciona el contraste adecuado entre la información y sus alrededores (uso del color), y dispositivos o ayudas técnicas para personas con limitaciones sensoriales.

e. Tolerancia al error

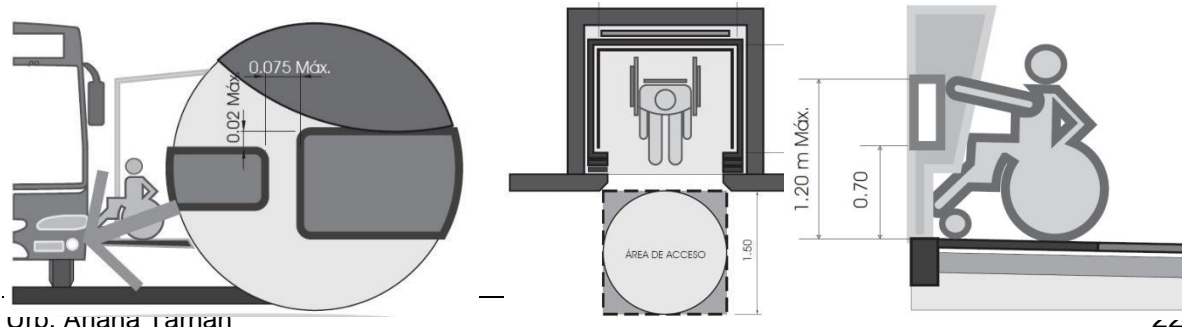
El diseño reduce al mínimo los peligros y consecuencias adversas de acciones accidentales o involuntarias. Dispone los elementos de manera tal que se reduzcan las posibilidades de riesgos y errores (proteger, aislar o eliminar aquello que sea posible riesgo). Minimiza las posibilidades de realizar actos inconscientes que impliquen riesgos.

f. Bajo esfuerzo físico

El diseño debe poder ser usado eficazmente y con el mínimo esfuerzo posible. Permite al usuario mantener una posición neutral del cuerpo mientras utiliza el elemento. Minimiza las acciones repetitivas y el esfuerzo físico sostenido.

g. Dimensiones apropiadas

Los tamaños y espacios deben ser apropiados para el alcance, manipulación y uso por parte del usuario, independientemente de su tamaño, posición o movilidad. Otorga una línea clara de visión y alcance hacia los elementos, para quienes están de pie o sentados. Adapta opciones para asir elementos con manos de mayor o menor fuerza y tamaño.



La aplicación de dichos principios no sólo generaría ciudades más incluyentes para aquellos que presentan determinada condición física, sino que también brindarían mayor calidad de vida para el resto de la población; es lo que algunos denominan «accesibilidad desapercibida», la cual se traduce como el valor agregado que otorga el diseño arquitectónico y urbanístico a la ciudad, ya que no restringe su uso a un tipo o grupo etario de personas. Los entornos, productos o servicios pueden ser usados con comodidad por todos. En este sentido, **la planificación urbana** de las ciudades desempeña un papel fundamental para proveer de una ciudad segura, transitable y amena a todos los habitantes en igualdad de condiciones.

4.6.2 Trayectos para alcanzar desplazamientos autónomos

Las condiciones de los trayectos, cruces, desniveles, obstáculos, visión, sonidos y comprensión de los lugares, así como la orientación, la información, las pausas, la seguridad deben ser tomadas en cuenta para garantizar la libertad de acceso de todos a un espacio público de calidad (Desarrollo Urbano Sostenible Madrid, 2016).

Los municipios tienen el deber de proporcionar la infraestructura adecuada mediante el desarrollo de un plan de accesibilidad que contemple el diagnóstico de las aceras, acceso a los edificios, condiciones de las paradas, para adecuar lo existente, y mantener y remodelar las veredas y cruces peatonales; así como la fiscalización de nuevos proyectos¹³.

Un **trayecto accesible** implica especificaciones técnicas, como por ejemplo, que la acera tenga como mínimo un ancho de 90 centímetros, aunque lo recomendable es 1,2 metros, **pavimento estable y liso**, adecuado para quienes andan con bastones o silla de ruedas, con antideslizante y que esté libre de obstáculos.

Los cruces peatonales, si están hechos debidamente, pueden proporcionar mayor autonomía a una persona con dificultades de movilidad. La rampa que salva el desnivel entre la acera y la calzada debe ser antecedida por una franja táctil de advertencia, la que además contribuye a la seguridad de niños y personas con poca visión.

¹³ Plataforma urbana disponible en : <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/09/30/ciudad-accesible-como-debieran-ser-las-veredas-y-cruces-peatonales/>

En Latinoamérica y en el resto del mundo existen diversas iniciativas enfocadas en atender la accesibilidad para personas con movilidad reducida. Todas ellas sirven como referencia para la obtención de ciudades más incluyentes y humanas.

4.7 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LAS CIUDADES INTELIGENTES

En **las ciudades inteligentes**, la movilidad accesible se apoya en las nuevas tecnologías que resultan más efectivas y eficientes en la consecución del fin propuesto.

Se considera como ciudad inteligente accesible, la que promueve la **Movilidad Accesible Inteligente** en su territorio, de acuerdo con la calificación que le otorga el sistema de indicadores y los baremos¹⁴. Más específicamente se promueve con la finalidad de que todos los ciudadanos la puedan ejercer sin exclusiones, de forma que los medios utilizados para ello se apoyen en las nuevas tecnologías y resulten efectivos y eficientes para la consecución del fin propuesto.

En la información sobre las condiciones y situación de los servicios de transporte se prevé una **mayor evolución** en la **aplicación de inteligencia** con resultados prácticos tanto para los gestores y operadores del transporte como para los viajeros y usuarios potenciales del servicio.

Deben destacarse aplicaciones de gran utilidad para los usuarios (app para dispositivos móviles), tales como el **planificador multimodal y accesible** de AccityMaps¹⁵ (innovador en el tratamiento de la movilidad peatonal, los perfiles de usuarios y las barreras arquitectónicas).

Especial mención se hace a la **accesibilidad cognitiva** en las ciudades inteligentes¹⁶, al considerarla como un derecho a comprender la información que nos proporciona el entorno, a dominar la comunicación que mantenemos con él, y a poder hacer con facilidad las actividades que en él se llevan a cabo sin discriminación por razones de edad, de idioma, de estado emocional o de capacidades cognitivas.

¹⁴ Ciudades inteligentes disponible en: <https://www.esmartcity.es/comunicaciones/comunicacion-accesibilidad-universal-importante-reto-humanizacion-ciudades-inteligentes>

¹⁵ Accessible City Maps disponible en: <https://www.linkedin.com/company/accity/?originalSubdomain=ve>

¹⁶ Accesibilidad cognitiva disponible en: <https://www.slideshare.net/slideshow/accesibilidad-cognitiva-en-el-transporte/110626585>

Estas variables se juntan para lograr un transporte 100% accesible, de manera que esté equipado con las últimas tecnologías para facilitar el viaje a las personas con dificultades de movilidad, auditivas, visuales y cognitivas.

Toda la flota de transporte público debe estar equipada con rampas para que las personas en silla de ruedas o con andador puedan utilizar los autobuses de manera autónoma. Contar con asientos reservados para personas de movilidad reducida y sistemas de información con audio¹⁷ que debieran estar dentro del autobús, avisando de la próxima parada; fuera del autobús, avisando de la llegada del autobús y su destino, y en los paneles electrónicos de las paradas, avisando de la línea, el tiempo de espera para su llegada y el destino de los autobuses.

El complejo sistema de actuaciones, servicios e información, ha de gestionarse en su conjunto, de forma inteligente si se pretende conseguir avanzar en la promoción de unas mayores cotas de movilidad accesible y para ello las TIC constituyen un instrumento de primer orden.

También se ha evaluado el impacto de la **Inteligencia Artificial** sobre las personas con discapacidad, demostrando que pueden ocurrir efectos adversos como mayor exclusión pero también muchísimos beneficios.

Justamente al consultar a la Inteligencia Artificial sobre esos beneficios, la respuesta es la siguiente:

La inteligencia artificial (IA) tiene el potencial de transformar la vida de las personas con discapacidad de muchas maneras. Algunos de los beneficios más destacados incluyen:

Mayor accesibilidad:

- **Asistentes virtuales y reconocimiento de voz:** Permiten a las personas con discapacidades físicas o del habla interactuar con dispositivos y acceder a información de manera más fácil.
- **Lectura de texto y reconocimiento de objetos:** Ayudan a las personas con discapacidad visual a acceder a información impresa, navegar por internet y realizar tareas cotidianas.
- **Prótesis y exoesqueletos controlados por IA:** Pueden mejorar la movilidad y la independencia de las personas con discapacidades motoras.

Mejoras en la comunicación y la interacción social:

¹⁷ Donostia bus disponible en: <https://www.dbus.eus/es>

- **Herramientas de traducción y transcripción:** Facilitan la comunicación entre personas con diferentes discapacidades auditivas o del habla.
- **Asistentes sociales virtuales:** Ofrecen compañía y apoyo emocional a personas con discapacidades que pueden sentirse aisladas.
- **Terapias basadas en IA:** Ayudan a las personas con trastornos del espectro autista o dificultades de aprendizaje a mejorar sus habilidades sociales y de comunicación.

Autonomía y empoderamiento:

- **Sistemas de domótica controlados por IA:** Permiten a las personas con discapacidades controlar su entorno y realizar tareas de forma independiente.
- **Herramientas de apoyo al empleo:** Ayudan a las personas con discapacidades a encontrar trabajo y mantener su independencia económica.
- **Educación personalizada:** Ofrecen a los estudiantes con discapacidades experiencias de aprendizaje más personalizadas y efectivas.

Es importante tener en cuenta que la IA aún se encuentra en sus primeras etapas de desarrollo y que existen algunos desafíos que deben abordarse para garantizar su uso ético y responsable para las personas con discapacidad.

Algunos de estos desafíos son:

- **Sesgo algorítmico:** Los sistemas de IA pueden perpetuar sesgos existentes en la sociedad, lo que puede tener un impacto negativo en las personas con discapacidad.
- **Privacidad de datos:** La recopilación y el uso de datos personales por parte de los sistemas de IA plantean preocupaciones de privacidad para las personas con discapacidad.
- **Acceso y asequibilidad:** Los sistemas de IA pueden ser costosos y difíciles de acceder para las personas con discapacidades, lo que crea una brecha digital.

A pesar de estos desafíos, la IA tiene un enorme potencial para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad. Es crucial que los investigadores, desarrolladores y responsables políticos trabajen juntos para garantizar que la IA se desarrolle y utilice de manera responsable, ética e inclusiva.

Fuente: <https://gemini.google.com/app/9868cf3d96b69b7a?sjid=11627816971642921313-NA>

Al conocer todas estas posibilidades, y seguramente aparecerán otras en el corto plazo, se evidencia que la IA ha resultado de gran provecho para personas con discapacidad. Como se señala en la consulta hecha, por lo general, representan altos costos, aspecto que genera que la mayor parte de la población no tenga las posibilidades de acceder a las nuevas tecnologías. Igual ocurre en las ciudades, las que manejan menos recursos se ven impedidas de incorporar la tecnología en los espacios y transporte público.

5. ALGUNOS REFERENTES INTERNACIONALES

Según Eduardo Elkouss Luski (2006), a comienzos del Siglo XXI **se constata un alto índice de accesibilidad en gran parte de las ciudades**. Esto ha sido posible en un marco de espíritu democrático, con un cierto nivel de educación cívica y de tolerancia, pero también económico. La Resolución del Consejo de Europa, adoptada el 12 de diciembre de 2007, está orientada a alcanzar la plena participación de todas las personas, a través del Diseño Universal. En ella se insta a los países miembros para que promuevan la vida de la comunidad y, en particular, eviten la creación de nuevas barreras, diseñando desde el principio soluciones que sean accesibles y de uso general para todos; y de este modo, tengan en cuenta e incluyan de forma adecuada los principios de Diseño Universal en su política, legislación y práctica cotidiana.

A comienzos de este Siglo XXI, ya existía un alto índice de accesibilidad en buena parte de las ciudades. Destacan las ciudades europeas como Copenhague (Dinamarca), Barcelona (España), Lyon (Francia); norteamericanas como, Edmonton (Canadá), pero también Curitiba, en Brasil, o espacios urbanos como determinadas calles o paseos marítimos peatonales. El denominador común de estas experiencias, es la **adecuada y sostenida coordinación de esfuerzos entre los distintos agentes implicados**. Éstos son la Administración Pública competente, profesionales, residentes, voluntariado o las propias asociaciones de personas con discapacidad.

«En el momento presente ya no existen excusas creíbles para seguir postergando un entorno en la ciudad apto para cualquier usuario. Una nueva conciencia ciudadana nos hace vislumbrar un futuro esperanzador, bajo el prisma que nos orienta hacia una nueva concepción del concepto de Accesibilidad para todos».

En Europa se aprobó la Resolución de ResAP (2001) referida a la Introducción de los principios de la concepción universal en los programas de formación del conjunto de las profesiones que trabajan en el ámbito edificado¹⁸.

España es país pionero en Europa con la Ley 51/2003, del 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con

¹⁸ Gobierno de España. Ministerio de Vivienda (2011). Accesibilidad en los Espacios Públicos Urbanizados.

discapacidad (LIONDAU), y en 2007, la Ley 49, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Posteriormente, se promulga la Resolución del Consejo de Europa, adoptada el 12 de diciembre de 2007, orientada a alcanzar la plena participación a través del Diseño Universal. La Resolución incluye un apéndice con recomendaciones a los Gobiernos en aras de lograr la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad del conocimiento a través del Diseño Universal, el cual se define como una estrategia que tiene como objetivo hacer accesible y comprensible del modo más independiente y natural posible, el diseño y la composición de los diferentes entornos, productos, la tecnología y los servicios de la información, así como la comunicación.

En Francia, se promulgó la Ley del 11 de febrero de 2005 que fija un horizonte de 10 años para hacer una Francia accesible; esta ley constituye un reto para todos los actores públicos y privados. **Después de la ley, la accesibilidad contribuiría a hacer salir a las personas con discapacidad que han tenido la tendencia a estar recluidas o segregadas; establecerán contactos y relaciones en la escuela, empresa en la ciudad, la calle.** Así, una minoría tiende a ser reconocida e involucrada en todos los aspectos de la vida social.

En Latinoamérica también se pueden encontrar iniciativas en las ciudades para adaptarlas o mejorar las condiciones de las personas con movilidad reducida. En Chile, por ejemplo, funciona la Corporación Ciudad Accesible que tiene por objeto «equiparar las oportunidades de desarrollo de las personas con discapacidad a través del diseño y la accesibilidad universal en espacios de uso público y privado»¹⁹.

Un estudio reciente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) muestra diversas experiencias en América Latina²⁰ y hace aportes sobre la importancia de tratar el tema en la planificación urbana para contribuir de manera efectiva a que las personas con discapacidad, los niños y niñas y las personas mayores accedan a las oportunidades de trabajo, educación, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades.

Mención especial hace a los **ajustes razonables**, la mayoría de nuestras ciudades no pueden ser transformadas totalmente y con mayor dificultad en las zonas más pobres como

¹⁹ Ciudad accesible Chile disponible en: <https://www.ciudadaccesible.cl/>

²⁰ BID en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/como-planificar-ciudades-accesibles/>

los barrios en pendiente. Resaltan que a veces, una sencilla rampa o elementos ornamentales hacen la magia para que personas con discapacidades puedan acceder sin necesidad de romper ladrillos que hacen parte del patrimonio cultural. Es decir, es una solución que no es perfecta, pero es “razonable”.

Asimismo, hacen referencia a la ventaja de incorporación de principios y normas de accesibilidad al comienzo del proceso de planificación, lo cual representa otra oportunidad importante para las ciudades.

Se considera que adaptar las construcciones para hacerlas accesibles es mucho más caro que integrar la accesibilidad y los principios del diseño universal en los edificios nuevos.

Incorporan variables relacionadas con el cambio climático; así, los entornos urbanos pueden ser accesibles, bajos en emisiones de carbono y más humanos; y pueden influir en la salud de una comunidad en el largo plazo a través de medidas como normas mínimas de densidad, reglamentos sobre los usos mixtos, e incentivos para apoyar la densificación en la construcción.

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

Esto facilita el uso de los servicios de transporte público para mayor cantidad de personas, lo que disminuye la necesidad de tener un automóvil particular. Así, se contribuye con la movilidad sostenible y activa haciendo las ciudades más accesibles a todas las personas.

5.1 PREMIO CIUDAD ACCESIBLE DE LA UNIÓN EUROPEA

Esta iniciativa de la Unión Europea²¹, demuestra la importancia que se le da a la transformación de las ciudades para personas con movilidad reducida desde diferentes ámbitos de lo urbano. Se trata del Premio Ciudad Accesible (ACA) que se creó en 2010 para promover la accesibilidad a nivel local y recompensar a las ciudades que han realizado un trabajo sobresaliente para ser más accesibles para las personas con discapacidad.

²¹ Premio ciudad accesible disponible en:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_23_6163

Desde entonces, ciudades de toda Europa se presentan para este galardón, cada una de ellas con interés y compromiso por mejorar la accesibilidad para sus ciudadanos y visitantes. La accesibilidad es un ámbito prioritario para la Comisión Europea, al igual que para todos sus Estados miembros. El sistema de concesión de premios contribuye a que se destaquen ejemplos de ideas innovadoras y de buenas prácticas que puedan inspirar a otras ciudades que tal vez se enfrenten a retos similares.

La revisión de estos ejemplos a lo largo de estos años, dan cuenta de cómo se avanza en el mundo en esta materia, ampliándolo más allá de los espacios urbanos, incorporando la tecnología y otras modalidades para que las personas con discapacidad disfruten de una vida digna y autónoma.

Por ejemplo, en 2023, la ciudad sueca de **Skellefteå** recibió el premio en reconocimiento de su compromiso a largo plazo y de su planteamiento innovador para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad²².

La accesibilidad se contempla en todos los planes de Skellefteå, al velar por que espacios públicos como los parques infantiles y las calles estén equipados con señales de información táctiles y calefacción geotérmica, de forma que la nieve y el hielo no constituyan un impedimento. El parque central de la ciudad y la zona ribereña cercana cuentan con caminos y mapas táctiles, asientos y un ascensor al aire libre. Un servicio de SMS para personas ciegas y con discapacidad visual facilita información sobre la construcción de carreteras y los posibles obstáculos en toda la ciudad. Los autobuses públicos también son plenamente accesibles gracias a sus suelos rebajados, rampas, pantallas de texto y anuncios de audio. Skellefteå también ofrece formación a jóvenes con discapacidad intelectual para explorar la tecnología y las formas de trabajar y ayudarlos así a llevar una vida adulta independiente.

La ciudad española de Córdoba y la capital eslovena Liubliana recibieron los premios segundo y tercero. Otras tres ciudades recibieron una mención especial por sus esfuerzos para ser más accesibles: Hamburgo (Alemania), por su entorno construido; Grenoble (Francia), por su red de transporte; y Mérida (España), por sus tecnologías de la información y la comunicación.

²² Unión Europea extraído de <https://cde.ugr.es/index.php/union-europea/noticias-ue/1502-cordoba-gana-el-segundo-premio-ciudad-accesible-de-2023>

5.2 ASPECTOS SOBRESALIENTES DE LA EXPERIENCIA EN FRANCIA

Marco legal e institucional francés sobre la discapacidad y la adaptación de las ciudades

En Francia, un aspecto que está altamente desarrollado con relación al tema propuesto es el marco legal e institucional, el cual ha promovido que la gran parte de las ciudades francesas estén adaptadas.

Según Jesús Sánchez²³, la idea de hacer accesible el ambiente construido surgió en Francia a mediados de los años sesenta, en el marco de las reivindicaciones formuladas por las asociaciones de personas con discapacidad. Diez años más tarde, la ley de orientación del 30 de junio de 1975, instituyó la obligación de accesibilidad para los edificios abiertos al público y los edificios residenciales nuevos, así como por el transporte. En ese año se produjo un mejoramiento considerable, con más de un millón de planos inclinados o rampas.

En 1982, una circular del Ministerio del Urbanismo y la Vivienda señaló que las nuevas acciones tenían por objetivo asegurar a las personas con discapacidad la máxima autonomía, suprimiendo todas las barreras arquitectónicas. Esas disposiciones no corresponden solamente a las personas con discapacidad física y sensorial, sino también a las personas mayores, embarazadas, niños, personas lesionadas y otros enfermos (respiratorios, cardíacos). Añadiendo los coches de niños. Se piensa la accesibilidad como una cualidad del hábitat para todos.

Para reforzar y acelerar el movimiento, los poderes públicos adoptaron en 1990, un programa a favor de la accesibilidad de la ciudad y el hábitat, y la ley del 13 de julio de 1991, para aplicarla a los lugares de trabajo. Además de hacer que la persona con discapacidad salga del lugar donde se encuentra recluida o segregada, la accesibilidad favorece los contactos, encuentros y relaciones sociales.

La aprobación de la Ley del 11 de febrero de 2005, constituye un reto para todos los actores públicos y privados, cuando se fija un horizonte de 10 años para hacer una Francia accesible.

²³ Sanchez J. (1992). Accessibilités, mobilités et handicaps. La construction sociale du champ du handicap. Les Annales de la Recherche Urbaine, n°57-58.

Organización institucional

Los actores más relevantes involucrados con el tema en Francia van desde el ámbito nacional hasta los gobiernos locales de la siguiente manera:

- Ministerio de la Ecología, la Energía y el Desarrollo Sostenible²⁴
- Centro de Estudios sobre los recursos, transporte, urbanismo y las construcciones públicas – CERTU, perteneciente al anterior y que tiene entre sus proyectos transversales *Ciudad accesible para todos*, iniciado en el año 2001. Dentro de su enfoque global de la accesibilidad tiende a ofrecer soluciones para el hábitat, las actividades, la educación, el ocio, la cultura, los transportes, etc.

El contexto legal (ley del 11 de febrero de 2005) intensifica las obligaciones a fin de que todos los componentes de la ciudad sean accesibles a las personas de movilidad reducida. Por consiguiente, se le da prioridad a la capitalización y difusión de elementos metodológicos destinados a las colectividades territoriales y a los actores de la ciudad. En su website <http://www.certu.fr/> se pueden revisar documentos y normativas que se aplican en Francia bajo la metodología propuesta por este Centro. Al mismo tiempo cuenta con una gran cantidad de publicaciones accesibles a todo público.

- Consejo Departamental Consultivo de las personas con discapacidad - Conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH). Es una instancia encargada de pronunciarse sobre las orientaciones de la política para discapacitados aplicada en el plan departamental.
- Commissions communales et intercommunales de l'accessibilité (CCA-CIA). Obligatoria en las ciudades de 5.000 habitantes y más.
- Casa Departamental Personas Discapacitadas - Maison départementale des personnes handicapées. Funcionan por alcaldía, asocian el departamento que la preside, el Estado, la seguridad y las asociaciones de las personas con discapacidad. Está conformada por profesionales médicos y sociales.

Formas de abordar la problemática

A través de las diferentes entrevistas a investigadores resultó interesante la información acerca de las diferentes modalidades de abordar el tema a efectos prácticos. Por ejemplo,

²⁴ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie

se menciona la realización de encuestas a los diferentes grupos de personas con movilidad reducida; encuestas y análisis de la movilidad en lugares determinados como las estaciones de tren, los planes para el mejoramiento de la accesibilidad promovidos por el CERTU, los trabajos de los estudiantes en ciudades determinadas, los videos para sensibilizar; todos ellos perfectamente aplicables a nuestra realidad.

Elaboración del plan de accesibilidad de la vía y acondicionamiento del espacio público

Constituye una de las metodologías utilizadas por el CERTU para lograr la adaptación de las ciudades, enfocado desde la acera y los accesos a las edificaciones públicas. Básicamente está relacionado con las siguientes temáticas conexas:

- Seguridad peatonal para niños, peatones y ciclistas
- La gestión de los estacionamientos
- Ocupación del dominio público
- Recolección de la basura
- Mobiliario urbano
- Iluminación
- Instalación de postes y otros apoyos de los servicios.

Aspectos de interés a replicar

El tema es de interés nacional en Francia y es política de Estado el lograr la adaptación de las ciudades. En este sentido, se constata que se aplica la Convención de la ONU de 2006 y las sucesivas leyes que se han promulgado en el país.

La medida tiene un presupuesto asignado, el cual también se ejecuta a cabalidad.

Las ciudades medianas y grandes de Francia se encuentran, en un alto porcentaje, adaptadas; se puede afirmar que las personas con MR pueden desplazarse sin problemas y acceder a los distintos servicios de transporte, salud, educación, cultura, entre otros.

Las alcaldías poseen direcciones que se ocupan de atender a las personas con cualquier tipo de discapacidad, desde la adaptación del hogar hasta otro tipo de ayudas. Igualmente, cuentan con programas destinados a proveerles actividades culturales, recreativas y deportivas, asistencia médica, psicológica.

Existe un gran número de investigadores trabajando en el tema, también se busca sensibilizar a los estudiantes y a toda la ciudadanía en general.

5.3 PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA VÍA PÚBLICA

Algunos países han adoptado la modalidad del plan de accesibilidad de la vía pública, establecido en sus respectivas leyes, que se aplica en sus ciudades para adaptar sus espacios en un lapso determinado, de acuerdo con prioridades que se deriven de dicho plan.

Tiene diferentes denominaciones según el país y en esencia es un plan de actuación para hacer accesible gradualmente un entorno urbano para las personas con movilidad reducida. Normalmente, estos planes evalúan las barreras existentes para todos los tipos de discapacidad, establecen prioridades y elaboran el plan de acción para ir adaptando los espacios. Considera los ajustes razonables puesto que hay condiciones en el espacio público o en las edificaciones que son imposibles de transformar totalmente.

Según el PEAUM: Plan Estratégico de Accesibilidad Universal para la ciudad de Madrid (2022)²⁵:

«Un Plan de Accesibilidad tiene como objetivo hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el fin de que todas las personas lo puedan utilizar libre y autónomamente. El Plan evaluará el nivel de accesibilidad que existe en un espacio o servicio determinado, definirá las actuaciones necesarias para adaptarlo, las valorará, priorizará y propondrá un plan de etapas para su ejecución.

Inicialmente el Plan definirá, evaluará y propondrá actuaciones para la eliminación de las barreras existentes en:

- *Los espacios de uso público, como son calles, plazas, parques, etc.*
- *Los edificios públicos, tales como equipamientos culturales, administrativos, sanitarios, docentes, etc.*
- *Los elementos de una cadena de transportes, desde las paradas y estaciones hasta el material móvil.*
- *Los sistemas de comunicación públicos, haciendo énfasis en los aspectos que tengan que ver con los recursos técnicos de atención al ciudadano y la Web municipal.*
- *Los servicios públicos».*

²⁵ PEAUM: Plan Estratégico de Accesibilidad Universal para la ciudad de Madrid (2022) <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Normativa/Oficina-de-Accesibilidad/>

En Francia, por ejemplo, lo establecen para comunas mayores de 1.000 habitantes y se denomina plan de accesibilidad de la vía y espacios públicos (PAVE por sus siglas en francés²⁶).

Este plan establece las disposiciones para hacer accesibles a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, todas las zonas de circulación de peatones y de aparcamiento situadas en el territorio del municipio y es, en consecuencia, responsabilidad municipal.

Las principales medidas se refieren a:

- especificar las que pueden hacer accesibles todas las zonas de tránsito peatonal y de estacionamiento
- indicar los plazos para la aplicación de estas medidas;
- especificar la frecuencia de su evaluación;
- definir cuándo y cómo puede revisarse.

Otras disposiciones que se establecen son la obligación de hacer público el inicio del desarrollo del plan, mediante la exposición durante un mes en el ayuntamiento de la decisión de adoptar el plan, y transmitirlo a los grupos organizados de personas con discapacidad.

La consulta involucra a las autoridades organizadoras del transporte, asociaciones que representan a personas con discapacidad o con movilidad reducida; asociaciones representativas de comerciantes y diferentes asociaciones que están involucradas de una manera u otra en el tema de la accesibilidad

Metodología

El método de trabajo debe adaptarse a los retos y medios de los municipios. Se puede dividir, por ejemplo, en las siguientes fases:

- Toma de decisiones para iniciar la elaboración de un prediagnóstico del funcionamiento del municipio;

²⁶ Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (pave) (2019)
<https://www.aube.gouv.fr/actions-de-l-etat/amenagement-du-territoire-urbanisme-construction-logement/accessibilite/un-gestionnaire-de-voirie/> .

- Desarrollo del plan;
- Nombramiento de un director de proyecto. Creación de un comité directivo y de un comité técnico;
- Diagnóstico para identificar los problemas, las limitaciones y los proyectos de desarrollo ya identificados como elementos de seguridad vial (alrededor de escuelas y pasos de peatones no urbanizados, etc.), presencia de edificios catalogados o protegidos, problema de convivencia entre peatones, ciclistas y transporte público, deseo de crear zonas de encuentro o reducir el tráfico de vehículos, etc.).
- Inventario de vías y espacios públicos.
- Desarrollo del plan de acción con soluciones acompañado de una estimación de costos.
- Prioridades de acción, a corto, medio y largo plazo, basadas en criterios discutidos y validados.

Estos planes ya han sido adoptados por diferentes países y algunos los tienen incorporado a su marco legal, es decir, son obligatorios. Evidentemente, están en estrecha relación con los planes urbanos, siendo complementarios o parte de ellos.

6. MARCO LEGAL VENEZOLANO

El régimen jurídico venezolano contempla una serie de leyes nacionales y estatales, así como ordenanzas municipales, que instituyen los derechos de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida con miras a lograr su integración y buen desenvolvimiento en los espacios sociales. Estas normativas constituyen un paso fundamental para lograr ciudades incluyentes para todos. Tras la revisión de las normas, este capítulo presenta un breve de resumen de los planteamientos presentes en algunas de ellas.

6.1 ÁMBITO NACIONAL

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

Nuestra Constitución promulgada en el año 2000, establece en su Exposición de Motivos, la garantía de la autonomía funcional de los seres humanos con discapacidad o

necesidades especiales. Algunos de los artículos que hacen referencia a la igualdad de oportunidades se citan a continuación:

*«Artículo 2. Venezuela se constituye en un Estado democrático y social de Derecho y de Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su actuación, la vida, la libertad, la justicia, **la igualdad**, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y, en general, **la preeminencia de los derechos humanos**, la ética y el pluralismo político».*

*«Artículo 19. El Estado garantizará a toda persona, conforme al principio de progresividad y **sin discriminación alguna, el goce y ejercicio irrenunciable, indivisible e interdependiente de los derechos humanos**....».*

*«Artículo 81. **Toda persona con discapacidad o necesidades especiales tiene derecho al ejercicio pleno y autónomo de sus capacidades y a su integración familiar y comunitaria.** El Estado, con la participación solidaria de las familias y la sociedad, le garantizará el respeto a su dignidad humana, la equiparación de oportunidades, condiciones laborales satisfactorias, y promoverá su formación, capacitación y acceso al empleo acorde con sus condiciones, de conformidad con la ley. Se les reconoce a las personas sordas o mudas el derecho a expresarse y comunicarse a través de la lengua de señas venezolana».*

Este marco de referencia nacional permite que se promulguen leyes y otros instrumentos legales y normativos para garantizar los derechos de las personas con discapacidad.

Ley de Servicios Sociales

Promulgada en Gaceta Oficial No 38.270 en el año 2005, tiene como objetivo «definir y regular el Régimen Prestacional de Servicios Sociales al Adulto Mayor y Otras Categorías de Personas, su rectoría, organización, funcionamiento, financiamiento, determinación de las prestaciones, requisitos para su obtención y gestión»²⁷.

Dentro de sus postulados hace referencia a las medidas que deberán ser adoptadas por todos los organismos públicos y privados en cuanto a la infraestructura y el urbanismo para personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

Para los organismos públicos se establece en su artículo 28 lo siguiente:

«Artículo 28. Los organismos públicos con competencia en materia de infraestructura deberán prever, contemplar y atender las necesidades y limitaciones de las personas adultas mayores y personas con discapacidad en la planificación, diseño,

²⁷ Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley de Servicios Sociales. Artículo 1. Gaceta Oficial No 38.270. Caracas, 12 de septiembre de 2005.

construcción y ejecución de obras, programas y servicios de la administración nacional, estatal y municipal».

En relación con el transporte público, lamentablemente no se cumple con lo establecido.

«Artículo 60. Las empresas o particulares que presten servicio de transporte colectivo de pasajeros y pasajeras, deberán reservar en cada una de sus unidades, asientos para ser usados por las personas adultas mayores y personas con discapacidades. Los vehículos de transporte, deberán adecuar sus estribos y dotarlos de agarraderos».

El artículo 66 se refiere a las previsiones que deben tomar entes públicos y privados para facilitar la vida de las personas más vulnerables, en general. Situación que vemos, que en la práctica, tampoco se emplea.

«Artículo 66. Con la finalidad de garantizar el mejor desempeño posible en la vida activa de las personas adultas mayores y personas con discapacidad, el Instituto Nacional de Servicios Sociales, velará porque los órganos y entes nacionales, estatales y municipales responsables de las infraestructuras y urbanismos públicos y privados, promuevan y obliguen el cumplimiento de las normas reglamentarias generales que permitan incorporar elementos y disposiciones dirigidas a la garantía de la mayor autonomía posible de las personas protegidas por esta Ley. En razón del cumplimiento de esta norma se debe prever:

- 1. La construcción, ampliación y reestructuración de edificios de propiedad pública y privada cuyo uso implique concurrencia de público.*
- 2. La planificación y urbanización de las vías públicas, parques y jardines, para que resulten accesibles y utilizables a los adultos y adultas mayores y personas con discapacidad.*
- 3. Programar en los proyectos de viviendas, alojamientos diseñados arquitectónicamente para facilitar el acceso y desenvolvimiento adecuado de personas adultas mayores y personas con discapacidad.*
- 4. Promulgar, por parte de los estados y municipios, leyes, ordenanzas y las disposiciones necesarias para adecuar las vías públicas, parques, jardines y edificios a las normas generales.*

Las infraestructuras arquitectónicas actuales que no cumplan con las normas correspondientes, deben modificarlas progresivamente para cumplir con lo establecido en esta Ley. El Instituto Nacional de Servicios Sociales²⁸ velará por el cumplimiento de esta disposición».

²⁸ Organización adscrita al Despacho de la Presidencia. No cuenta con página web, solo cuenta en Facebook e Instagram https://www.facebook.com/INASSOFICIAL/?locale=es_LA
https://www.instagram.com/inass_oficial/?hl=es

Al constatar el estado de los servicios públicos en el país, así como del transporte público y edificaciones de usos público, es evidente que esta ley nunca se ha aplicado.

Ley para Personas con Discapacidad

Es la primera normativa venezolana dedicada en su totalidad a resguardar los derechos de las personas con movilidad reducida o que presentan alguna discapacidad, por lo cual constituye un paso fundamental para dar cumplimiento a lo establecido en la Carta Magna. Fue promulgada en Gaceta Oficial Número 38.598 en el año 2007 y de acuerdo a su Artículo 1 tiene como finalidad «regular los medios y mecanismos que garanticen el desarrollo integral de las personas con discapacidad de manera plena y autónoma...²⁹».

Dentro de sus artículos más destacados en cuanto a la accesibilidad y a la supresión de barreras arquitectónicas y urbanas encontramos:

«Artículo 31. Los órganos y entes de la Administración Pública y privada, que planifiquen, diseñen, proyecten, construyan, remodelen y adecuen edificaciones y medios urbanos y rurales en los ámbitos nacional, estatal y municipal deben cumplir con las normas de la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN), así como las reglamentaciones técnicas sobre la materia provenientes de los organismos respectivos, relativas a la accesibilidad y transitabilidad de las personas con discapacidad.

Las áreas comunes de zonas residenciales, los diseños interiores para uso educativo, deportivo, cultural, de atención en salud, centros, establecimientos y oficinas comerciales, sitios de recreación, turísticos y los ambientes urbanos tendrán áreas que permitan desplazamientos sin obstáculos ni barreras y el acceso seguro a los diferentes ambientes y servicios sanitarios a personas con discapacidad”.

«Artículo 32. Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad físicomotora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en las cantidades que la ley o norma al respecto establezcan».

«Artículo 37. Las empresas públicas, privadas y los particulares que presten servicios de transporte colectivo de pasajeros y pasajeras, deben destinar en cada una de sus unidades, por lo menos un puesto, adaptado para personas con discapacidad con seguridad de sujeción inmovilizadora. Tales puestos serán identificados con el símbolo internacional de discapacidad y podrán ser ocupados, mientras no haya alguna persona con discapacidad que requiera su uso».

²⁹ Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley para Personas con Discapacidad. Artículo 1. Gaceta Oficial No 38.598. Caracas, 05 de enero de 2007.

«Artículo 38. *Las unidades de transporte colectivo... deben poseer estribos, escalones y agarraderos, así como rampas o sistemas de elevación y señalizaciones auditivas y visuales, que garanticen plena accesibilidad, seguridad, información y orientación a las personas con discapacidad. Las unidades de transporte colectivo ensambladas en el país e importadas deben contar con los accesorios descritos en este artículo, antes de entrar en circulación».*

«Artículo 41. *Los terminales de vehículos automotores, las estaciones de ferrocarril, metro, trolebús o de cualesquiera otros medios de transporte terrestre, subterráneo o de superficie, los puertos y los aeropuertos públicos y privados tendrán accesibilidad, orientación e información necesarias para su uso por personas con discapacidad y movilidad reducida. Además, deben ofrecer para su uso, traslado interno adecuado a las personas con discapacidad dentro de las instalaciones».*

Al igual que la Ley anteriormente citada, no se aplica en ninguno de los ámbitos territoriales.

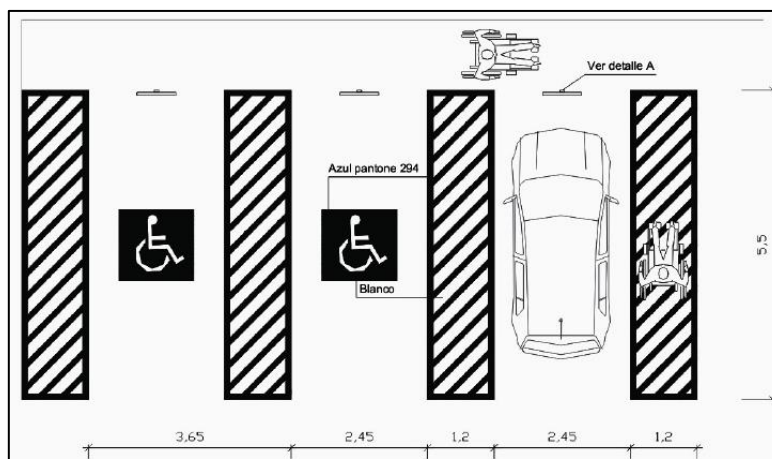
Norma venezolana COVENIN

La Norma COVENIN 3358 de 1997 constituyó un instrumento bastante avanzado en la accesibilidad para personas con movilidad reducida, por cuanto hasta esa época, en Venezuela, no había ninguna disposición para el desplazamiento de personas que presentaran limitaciones de movilidad. Estuvo vigente hasta 2004 cuando su revisión la transformó en la Norma COVENIN 2733 de 2004 con el título *Accesibilidad y Transitabilidad de las Personas en las Edificaciones y el Entorno Urbano*.

«Esta norma establece los principios generales para el diseño, proyecto, construcción, remodelación y adecuación de edificaciones y el medio urbanístico en el ámbito nacional, para evitar las barreras físicas y que dichos espacios sean completamente accesibles y transitables con autonomía, comodidad y seguridad por las personas»³⁰.

De acuerdo con el Artículo 31 de la Ley para Personas con Discapacidad, la Norma COVENIN es de obligatorio cumplimiento en todo el territorio nacional para aquellos órganos y entes de la Administración Pública y Privada que planifiquen, diseñen, proyecten, construyan, remodelen y adecuen edificaciones y medios urbanos y rurales.

³⁰ Comisión Venezolana de Normas Industriales. Norma COVENIN 2733:2004, Objeto.



Puestos para vehículos utilizados por personas con discapacidad motora en estacionamientos públicos.

Fuente. Norma COVENIN 2733.

Constituye una norma que necesariamente tiene que ser revisada y actualizada, y, aun así, prácticamente no se aplica.

6.2 ÁMBITO ESTADAL

Existen algunas normativas promulgadas por los gobiernos estatales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad y/o movilidad reducida (solo se revisó para el estado Miranda y Distrito Capital). Muchas de éstas surgieron antes de la promulgación de la Ley de Servicios Sociales y de la Ley para Personas con Discapacidad, constituyendo así iniciativas positivas en esta materia.

Ley para la Protección e Integración de las Personas con Discapacidad del Estado Miranda

Para el estado Miranda se promulgó la Ley para la Protección e Integración de las Personas con Discapacidad del Estado Miranda (07 de junio de 2004). Al respecto, interesa revisar algunos de los planteamientos de la ley para el Estado Miranda ya que compete a cuatro de los cinco municipios que conforman el Área Metropolitana de Caracas.

En su Artículo 9 establece como derechos fundamentales de las personas con discapacidad como el «*Derecho a recibir las facilidades y servicios para su libre movilización y desplazamiento en las vías públicas, edificios públicos o privados, centros de trabajo, comerciales, deportivos o recreacionales, eliminando las barreras tanto sociales como ambientales que limitan su acceso y movilización a esos lugares*».

Los siguientes artículos se refieren al espacio público y a las edificaciones:

«Artículo 53. *Las nuevas construcciones, ampliaciones, instalaciones o establecimientos y reformas de edificios de propiedad pública o privada, destinados o abiertos al público, así como también las vías públicas y las estaciones o paradas de acceso a medios de transporte público, cines, teatros, parques, jardines, plazas u otros espacios de diversión y esparcimiento, deberán estar dotadas de vías o medios de acceso para las personas con discapacidad, conforme a lo establecido en la norma COVENIN 2733».*

«Artículo 54. *Las instalaciones, edificios, calles, parques y jardines existentes, cuya vida útil sea aún considerable, deberán ser remodelados a fin de incorporar los servicios y facilidades de acceso requeridos por las personas con discapacidad. A tal fin, los entes públicos del Estado y de los municipios que lo integran incorporarán en sus presupuestos las asignaciones necesarias para el financiamiento de esas remodelaciones en los inmuebles que de ellos dependan y promoverán la adaptación de los inmuebles privados mediante el establecimiento de estímulos o exenciones».*

«Artículo 55. *Cada Municipio del Estado deberá incorporar en su Ordenanza la Norma COVENIN 2733, con el objeto de suprimir progresivamente las barreras arquitectónicas o urbanísticas que imposibilitan o dificultan el acceso espacial de las personas con discapacidad».*

Hace igualmente referencia a las normas Covenin y al transporte público. Llama la atención que esta ordenanza con 20 años de promulgada no sea tomada en cuenta en ninguno de los aspectos que considera.

«Artículo 57. *El Estado Miranda y sus municipios establecerán los mecanismos para que el servicio de transporte público sea accesible a las personas con discapacidad...»*

«Artículo 58. *Todos los medios de transporte público de pasajeros, con la sola excepción de los carros libres, dispondrán de asientos de fácil acceso para las personas con discapacidad, identificándolos convenientemente. El número de esos asientos será al menos de uno (1) por cada quince (15) de los que disponga la unidad de transporte».*

«Artículo 59. *A los efectos de dar cabal cumplimiento a la presente disposición, ésta se regirá por lo contemplado en la Norma COVENIN 2733. Por lo tanto, los establecimientos comerciales, industriales y de servicios, públicos o privados, los que exhiban espectáculos públicos que cuenten con estacionamientos para vehículos, reservarán un número suficiente de ellos, para los vehículos de personas con discapacidad, dotándolos de la señalización y facilidades para el libre acceso de esos vehículos al estacionamiento. Ningún puesto de estacionamiento de los reservados para personas con discapacidad podrá ser ocupado por vehículos que no pertenezcan*

a ellos o prueben que las transportan. Tales vehículos deberán contar con una identificación que posea el símbolo internacional de persona con discapacidad».

«**Artículo 62.** Los programas estatales y municipales de desarrollo urbano, incluirán las adecuaciones de facilidades urbanísticas y arquitectónicas que se requieran conforme a las necesidades de las personas con discapacidad, debiéndose contemplar las directrices a que deban someterse los proyectos de construcciones o modificaciones respectivas».

6.3 ÁMBITO LOCAL

Ordenanzas revisadas en el AMC. Se desconoce la vigencia y las modalidades de aplicación de las mismas:

- Municipio Libertador (2015). Proyecto de Ordenanza del Sistema Municipal de Atención Integral a las Personas con Discapacidad.
- Reforma de la Ordenanza sobre la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias en el municipio Chacao (2019).
- Ordenanza sobre accesibilidad arquitectónica y urbanística para personas con discapacidad y/o movilidad reducida (Gaceta Municipal del Municipio Sucre, Estado Miranda, año 2003).
- Ordenanza sobre las personas con discapacidad y accesibilidad en el Municipio Baruta del Estado Miranda (Gaceta Municipal del Municipio Baruta, Estado Miranda, Número Extraordinario 259-10/2022 del 21 de octubre de 2022).

Municipio Libertador

El Proyecto de Ordenanza del Sistema Municipal de Atención Integral a las Personas con Discapacidad³¹, redactado en 2015, tiene como objetivo regular los medios y mecanismos que posibiliten el desarrollo integral de las personas con discapacidad, su familia y entorno que habitan el Municipio Libertador del Distrito Capital, lo cual le permitan disfrutar, al igual que el resto la ciudadanía, una calidad de vida cónsona con el desarrollo universal de políticas públicas que garanticen su desarrollo humano, tal como está establecido en la

³¹ Disponible en.
https://www.google.com/search?q=Ordenanza+del+Sistema+Municipal+de+Atenci%C3%B3n+Integral+a+las+Personas+con+Discapacidad&oq=Ordenanza+del+Sistema+Municipal+de+Atenci%C3%B3n+Integral+a+las+Personas+con+Discapacidad&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOdIBCDE3MjZqMG03qAIAAsAIA&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad aprobada por la Organización de las Naciones Unidas en diciembre de 2006.

Establece en el Artículo 39 que las instituciones públicas y privadas dentro del ámbito del municipio que planifiquen, diseñen, proyecten, construyan, remodelen y adecuen edificaciones y medios urbanos y rurales, deben cumplir con las normas de la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN), así como las reglamentaciones técnicas sobre la materia provenientes de los organismos respectivos, relativas a la accesibilidad y transitabilidad de las personas con discapacidad.

Destaca en su Artículo 51 que la prestación de servicios de transporte colectivo de pasajeros y pasajeras dentro del ámbito del territorio del municipio deben destinar por lo menos un 15% de sus unidades y poseer por lo menos un puesto, adaptado para personas con discapacidad con seguridad de sujeción inmovilizadora.

Municipio Chacao

Reforma de la Ordenanza sobre la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias en el municipio Chacao (2019)³². Tiene por objeto establecer los principios y normas que garanticen a las personas con discapacidad el goce, disfrute y ejercicio pleno de sus derechos, su inclusión efectiva dentro de la sociedad y las condiciones de accesibilidad al entorno urbano, sistemas de infraestructura y servicios municipales existentes o a desarrollarse en el Municipio Chacao.

Su finalidad es «optimizar la adecuada y eficaz inclusión social de las personas con discapacidad, brindándoles igualdad de oportunidades, circunstancias laborales satisfactorias de acuerdo a sus capacidades y garantizándoles el derecho a la salud, a la «educación, a la cultura, al deporte, a los derechos económicos y al resto de los derechos humanos fundamentales dentro del Municipio Chacao».

Es una ordenanza bastante amplia con distintas consideraciones sobre el tema de la discapacidad, resalta en su capítulo III, las regulaciones para las aceras, con detalles para el acondicionamiento que no lo consideran las otras normas.

Podría considerarse como una de las ordenanzas municipales que reglamentan la materia y pudiera considerarse como referencia.

³² <https://atencionalciudadanochacao.blogspot.com/2019/12/proyecto-de-reforma-de-la-ordenanza.html>

Municipio Sucre

Ordenanza sobre accesibilidad arquitectónica y urbanística para personas con discapacidad y/o movilidad reducida. Tiene por objeto establecer criterios de diseño para edificaciones y espacios de uso público, con la finalidad de hacerlos accesibles y utilizables a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida. Asimismo, facilitar su integración al entorno social en general, a fin que se garanticen los principios de equidad, no discriminación, no segregación, equiparación de oportunidades, respeto a la dignidad humana y justicia social contemplados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Los criterios desarrollados son de cumplimientos mínimos y obligatorios; deberán ser considerados tanto para las nuevas construcciones, como para la adecuación de las ya existentes. Es competencia de la Dirección de Ingeniería y Planeamiento Urbano Local efectuar las distinciones entre uno y otro caso, en consideración a las limitaciones que se presentan en las edificaciones existentes en cuanto a la imposibilidad de alcanzar el dimensionamiento mínimo deseable.

La ordenanza plantea el diseño de aspectos similares a los de la Ordenanza anterior.

Municipio Baruta

Ordenanza sobre las personas con discapacidad y accesibilidad en el Municipio Baruta del Estado Miranda ³³.

Tiene por objeto regular los medios y mecanismos que garanticen los derechos y el desarrollo inclusivo de las personas con discapacidad de manera plena y autónoma de acuerdo con sus capacidades (art. 1).

En el capítulo IV de la accesibilidad para todos y vivienda, contiene varios artículos referidos a las normas que se deben cumplir en las aceras, como anchos mínimos, rampas, pavimento, altura de toldos y banderolas, tipos de rampas por acceso a edificaciones o lugares públicos; así como lo referente al transporte. Se considera una ordenanza bien completa que además incluye recomendaciones en cuanto a dimensiones de los diferentes elementos.

³³ Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1QVHsD3IBbwJPwQ2nmFfq1665TRuiXCTB/view>

En el momento de intercambio con las alcaldías (años 2013 y 2014), representantes de la alcaldía del municipio Baruta manifestaban la dificultad para hacer aplicar las normas, tanto a lo interno como a los privados. Una de las razones que aludían era que los costos de construcción se incrementaban.

Esta revisión del marco jurídico en materia de atención a las personas con discapacidad, en particular, lo atinente a los temas urbanos que nos ocupan, se vienen trabajando en el país, desde comienzos del milenio, incluyendo lo establecido en la Constitución Nacional de 1999. Razón por la cual se concluye que no es por falta de normas que no se regulan aspectos como el acondicionamiento de las aceras y demás espacios públicos, el acceso a y dentro de las edificaciones de carácter público y mucho menos, el transporte público. Más adelante se hará referencia a estos aspectos con más detalle.

7. DATOS Y ADELANTOS EN VENEZUELA

De acuerdo a cifras de la Organización de las Naciones Unidas, en el año 2023, la población mundial de personas con discapacidad alcanzaba los 1.000 millones de personas, representando un 15% de la población del planeta. Sin embargo, lo más resaltante de los últimos reportes de la ONU es que un 80% de esta población reside en países en desarrollo, y la inmensa mayoría vive por debajo del umbral de la pobreza o se dedican a formas de trabajos vulnerables.

En Venezuela, **no se maneja información actualizada en cuanto a población en situación de discapacidad**, ni existen cifras oficiales a excepción de lo arrojado el último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en el año 2011. Para ese entonces, existían en nuestro país un total de 28.946.101 personas de las cuales 1.823.604 (6,3%) tenían alguna discapacidad.

Por su parte, el Programa de Atención en Salud para Personas con Discapacidad (Ministerio del Poder Popular para la Salud) señala que en el país, en el periodo comprendido entre 1997 – 2000, la población de personas con discapacidad era de 2.370.000 (10% de la población total). El Dr. Nixon Contreras, perteneciente a dicho programa, señaló posteriormente en el año 2006, que el número de personas con discapacidad había aumentado a 3.000.500 habitantes, lo cual representaba el 15% de la

población del país, sugiriendo entonces que para el año 2010, dicho número oscilaría entre **2,8 y 3,2 millones** de personas.

De acuerdo a cifras publicadas por el Programa de Atención en Salud para las Personas con Discapacidad en el año 2008, de las 620.105 viviendas visitadas en todo el territorio nacional, 334.018 personas presentan alguna discapacidad, en donde alrededor de 130.000 personas padecen de discapacidades físico-motoras y aproximadamente 22.250 presentan discapacidad múltiple.

Cuadro 1. Cifras sobre el Informe del Programa de Atención en Salud para las Personas con Discapacidad del año 2008.

Viviendas visitadas	620.105
Casos de personas con discapacidad detectadas	336.000
Personas atendidas en su primer año	3.300.000
Adultos con discapacidad físico-motora	119.525
Niños entre 0 y 14 años con discapacidad físico-motora	9.311
Total personas con discapacidad físico-motora	128.836
Personas con discapacidad intelectual.	99.383
Adultos con discapacidad auditiva	23.560
Niños con discapacidad auditiva	5.508
Total personas con discapacidad auditiva	29.068
Adultos con discapacidad visual	1.649
Niños con discapacidad visual	2.080
Total personas padecen discapacidad visual	28.729
Personas con discapacidad mental (psicosis, esquizofrenia, etc.)	22.661
Adultos con discapacidad múltiple, es decir, acumulan más de una discapacidad.	21.614
Niños con discapacidad múltiple	642
Total personas con discapacidad múltiple	22.256
Adultos con síndrome de Down	8.818
Niños con síndrome de Down	5.660
Total personas con síndrome de Down	13.478
Adultos con insuficiencia renal crónica	5.517
Niños con insuficiencia renal crónica	112
Total personas con insuficiencia renal crónica	5.629

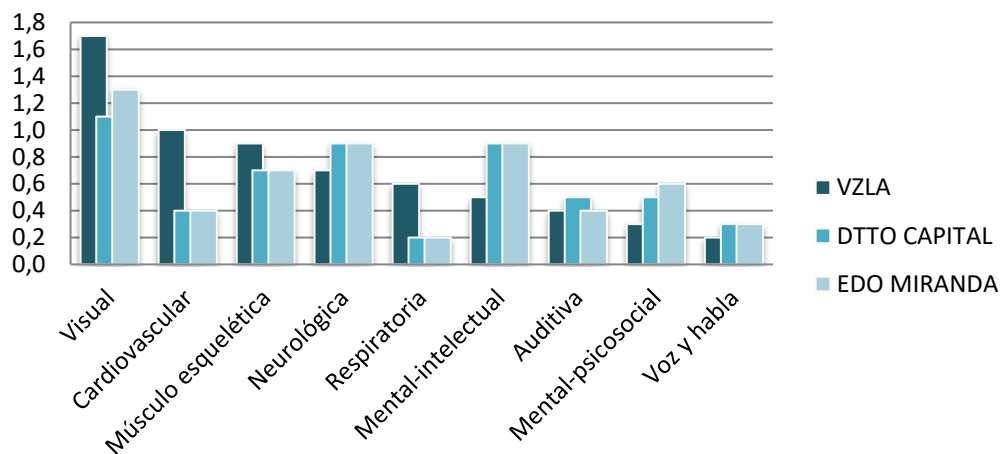
Fuente: Programa de Atención en Salud Para las Personas con Discapacidad (PASDIS).

A pesar de que no contamos con datos actualizados, la tendencia es a que los porcentajes se mantengan, es decir, alrededor del 15% de la población sufre de alguna discapacidad. Si llevamos estos porcentajes a números se podría estimar que alrededor de 3 millones de la población venezolana sufre de alguna discapacidad, esto representa aproximadamente la población de Caracas, lo cual da cuenta de la magnitud de la población que está desatendida en este aspecto.

En Caracas, capital del país, el número de personas con discapacidad aumenta cada día debido a los accidentes de tránsito y a los altos niveles de violencia que dejan personas con algún tipo de discapacidad por armas de fuego. Esta situación se evidencia de manera más grave en los sectores populares donde los índices de homicidio son más altos. De acuerdo con los datos del Censo 2011, el porcentaje de personas con discapacidad representa el 6% de la población, tanto en el Distrito Capital como en el estado Miranda.

El gráfico a continuación demuestra que la discapacidad más frecuente es la visual, luego están en cifras similares, la neurológica y mental intelectual, y la músculo-esquelética. Estas cifras deben ser actualizadas y quizá descritas de manera diferente.

Distribución de la población con discapacidad



Fuente. Elaboración propia con base en el Censo 2011 (Instituto Nacional de Estadística).

Por otro lado, el porcentaje de población perteneciente a la tercera edad tiende a aumentar. Se estimaba que para el año 2020 la población mayor de 65 iba a representar el 15,5% del total, es decir unas 511.000 personas en la capital del país; para lo cual la ciudad debe estar acondicionada para garantizarles accesibilidad y calidad de vida. Al año 2024, por los efectos de la diáspora, este porcentaje ha aumentado considerablemente, ya que el grupo que más emigra es entre 18 y 42 años.

Para efectos de este estudio, debemos considerar que las personas con movilidad reducida deben estar integradas por las que presentan discapacidad, los adultos mayores, niños, embarazadas, personas que llevan coches. Con lo cual la población a atender para efectos de la accesibilidad, fácilmente supera el 15% de la población.

En Venezuela funciona el Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad – CONAPDIS³⁴- instituto autónomo con sede en Caracas que dicta los lineamientos, políticas públicas, planes y estrategias diseñados por el órgano rector (Ministerio del Poder Popular para la Participación y Desarrollo Social) en esta materia. Tiene como finalidad coadyuvar en la atención integral de las personas con discapacidad, la prevención de la discapacidad y en la promoción de cambios culturales en relación con la discapacidad dentro del territorio.

Así mismo, existen numerosas organizaciones y asociaciones destinadas a la atención de personas que sufren discapacidad física temporal o permanente. El problema radica en el poco apoyo por parte de entidades públicas para promover la inclusión de dichas personas, y desarrollar programas que incentiven a la construcción de una ciudad accesible. En Caracas no podemos negar la escasa accesibilidad a las diversas instituciones públicas y privadas, las cuales deben ser frecuentadas por personas con movilidad reducida. Nuestra ciudad no presenta las condiciones necesarias para que estas personas puedan desarrollarse profesional y personalmente en un entorno verdaderamente humano.

En el II Encuentro de Evaluación de Políticas Públicas en favor de las personas con discapacidad celebrado en la ciudad de Caracas (2010), se expuso como justificación del encuentro lo siguiente:

No podemos negar la existencia de barreras arquitectónicas, sociales, económicas, equipamientos y medicinas de los centros hospitalarios donde deben acudir las personas con discapacidad motora, donde más del 80 % de las clínicas y farmacias

³⁴ <http://www.conapdis.gob.ve/>

del país ni siquiera tiene un baño, un urinario, una rampa, mucho menos una sonda urinaria a la hora de una necesidad urinaria. Aunado a ello existe una gran indisposición en los hospitales de emergencia para no admitir en sus consultas a personas con discapacidad motora con una escara. Todos o casi todos los pacientes con discapacidad acuden, para su atención, a los centros de atención especializados en su área, a pesar de los Centros de Atención Integral habilitados por el Ejecutivo Nacional. Lamentablemente dichos centros prácticamente ya han colapsado y su labor en el campo de la rehabilitación adaptada está en discusión, en razón de la gran cantidad de pacientes por atender y la poca disponibilidad para hacerlo, aunado a lo anticuado de sus equipos.

Esta problemática no se reduce a la atención hospitalaria de las personas con discapacidad, sino que se presenta en diferentes ámbitos del quehacer cotidiano. Algunas personas ingresan al sistema educativo, pero no culminan sus estudios y otros culminan, pero no son aceptados en el campo laboral debido a la existencia de barreras arquitectónicas que impiden el libre desenvolvimiento de la persona en el lugar de trabajo. La discapacidad se presenta hoy día como un reto ante el cual debemos dar una respuesta sólida y contundente, iniciando con programas sociales determinados a realizar las modificaciones pertinentes en todas las edificaciones públicas de nuestra ciudad.

En este sentido, es importante evaluar cuáles han sido aquellas iniciativas en nuestro país que han aportado soluciones y alternativas al problema de la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Se constata que, en Venezuela, a pesar de existir una ley para atender la discapacidad y la evidencia de algunos esfuerzos locales por mejorar las condiciones del hábitat, no tiene ninguna relevancia en la agenda de los políticos.

Las organizaciones no gubernamentales del país que de alguna manera están relacionadas con la temática hacen grandes esfuerzos por ser oídos, sin lograr, hasta ahora mayores resultados.

7.1 CARACAS Y SU SITUACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS

En Caracas, apenas se han acondicionado algunas aceras, y se siguen construyendo edificaciones públicas sin rampas. El transporte urbano no cuenta con paradas adaptadas,

eso hace que las personas que van en silla de ruedas no puedan subir ni bajar de las unidades, al igual que las personas en edad avanzada.

Con alrededor de tres millones de habitantes, las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida en Caracas son escasas, por no decir mínimas o inexistentes en prácticamente todo su territorio. La adaptación de la ciudad a estas necesidades se está iniciando en espacios públicos que se han remodelado recientemente, y básicamente se trata de rampas o vados en algunas aceras.



Situaciones frecuentes en el espacio público caraqueño

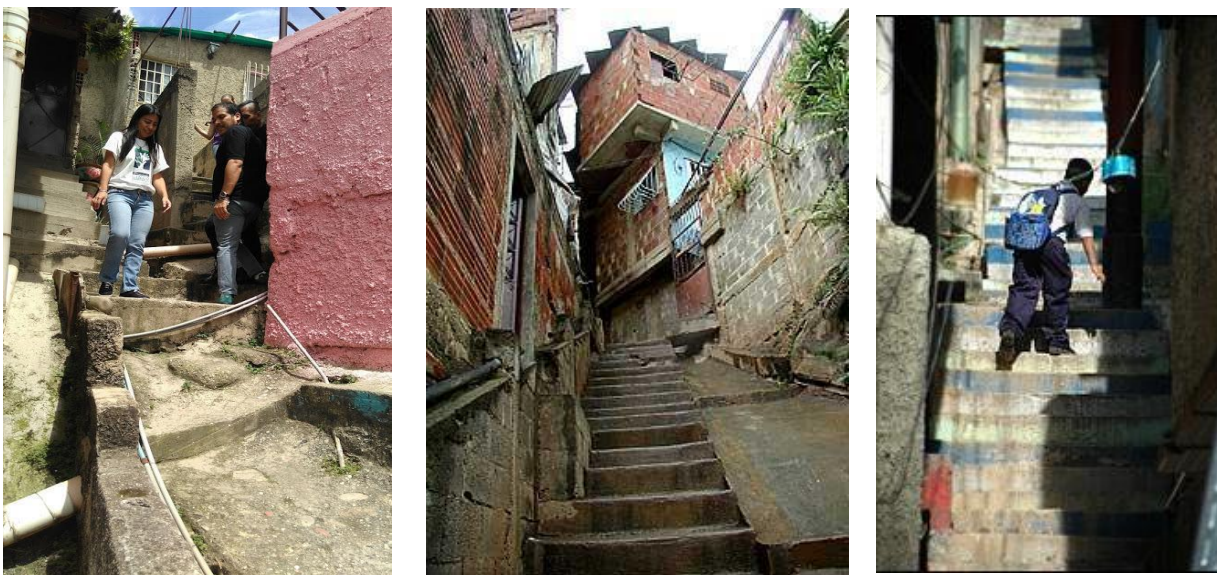


Aceras del municipio Chacao que se han mejorado

Por otra parte, tenemos que la mitad de la población habita en sectores informales, que en Caracas se caracterizan por estar localizados sobre colinas con fuertes pendientes, con acceso vehicular reducido o nulo. Los accesos a las viviendas de las partes altas son a través de escaleras angostas e irregulares, por lo que las personas con alguna dificultad se ven impedidas de salir de sus casas, sin desempeñar ningún tipo de actividad en la ciudad.

En estos sectores, en particular, trasladar a alguna persona con discapacidad representa un esfuerzo físico para familiares o vecinos, sobre todo en el caso de los que sufren de discapacidad motora, pues la ayuda tiene que cargar a la persona, teniendo que salvar varios niveles de escaleras. Por otro lado, en investigaciones que se han hecho en barrios, se ha comprobado que los mismos no cuentan con equipamientos destinados a atender a personas con discapacidad, como consultas médicas, terapias, suministro de medicamentos, etc, situación que obliga a la persona en dificultad y a los familiares a trasladarse a centros de salud distantes de sus sitios de residencias, con todas las implicaciones que eso acarrea como costos e incomodidad en los traslados en vehículos particulares o públicos.

Esta problemática viene siendo denunciada y trabajada por organizaciones con el objetivo de lograr la sensibilización de instituciones, en primer lugar, y del resto de los ciudadanos, entre los que se incluyen profesionales y otras organizaciones de la sociedad civil, en segundo lugar.



Trayectos típicos de un barrio caraqueño en pendiente

7.2 INICIATIVAS EN VENEZUELA

A continuación, se mencionan algunas iniciativas gubernamentales para atender a personas con discapacidad, se desconocen los alcances, resultados o número de personas beneficiadas.

Programa Soy Capaz – Miranda (2014)

Plan creado por la Gobernación del Estado Miranda que propone «promover la inserción e inclusión socio- laboral de la población en situación de discapacidad, con el propósito de potenciar su autonomía y auto reconocimiento como sujetos plenos de derechos, promoviendo así un estado de inclusión, equidad y progreso, para todos por igual». Dicho plan actúa en conjunto con: Programa Plan Crecer, coordinadores regionales, Dirección Participación Ciudadana, Dirección de Educación, Deporte Miranda, empresas privadas, ONG, universidades, centros de investigación, unidades educativas, líderes comunitarios y talleres de educación laboral. Sin embargo, al año 2024 no se consigue ninguna información sobre este programa.

Soy Capaz posee tres componentes:

1. **Componente de integración laboral:** promueve la inserción laboral de las personas en situación de discapacidad intelectual, como un mecanismo que potencie su autonomía.
2. **Componente cuidar a quien cuida:** impulsa el desarrollo de habilidades y destrezas en aquellos grupos familiares que hacen vida y cuidan a personas en situación de discapacidad física severa, con el propósito de mejorar su calidad de vida, dentro de su entorno familiar y escolar.
3. **Componente de traslado seguro:** garantiza la asistencia y apoyo a las personas en situación con discapacidad para el traslado a centros de salud y rehabilitación, especialmente a aquellas personas residentes en zonas remotas y en condiciones de pobreza.

Misión José Gregorio Hernández

Misión Social, creada por el Ejecutivo Nacional el 15 de marzo del 2008 con el fin de profundizar las políticas dirigidas a brindar salud integral, gratuita y de calidad a todas las personas con discapacidad del país³⁵.

Esta Misión tiene cuatro objetivos a cumplir:

1. El diagnóstico de la población con algún tipo de discapacidad;
2. La determinación de las necesidades fundamentales de la persona y su núcleo familiar;
3. El diseño de programas de atención inmediata;
4. El trabajo social.

Como parte de dicha misión, fue creada en el año 2009 la “Operación Todos y Todas a la Escuela” la cual consiste en la construcción en todo el país de 383 aulas integradas para insertar en el sistema educativo a 3.844 niños y niñas con discapacidad.

³⁵ <http://www.minec.gob.ve/mision-jose-gregorio-hernandez-se-creo-hace-13-anos/>

7.3 EVENTOS PREVIOS ANTES DE INICIAR EL PROGRAMA ACCESIBILIDAD PARA TODOS DEL IMUTC

II Encuentro de Evaluación de Políticas Públicas en favor de las personas con discapacidad

Encuentro celebrado en la ciudad de Caracas en el año 2010, el cual se propusieron los siguientes objetivos:

1. Evaluar las políticas de atención a las personas con discapacidad en el Área Metropolitana de Caracas.
2. Identificar las áreas prioritarias a atender a favor de las personas con discapacidad en el Área Metropolitana.
3. Establecer los diferentes compromisos de las propias personas con discapacidad y las diferentes instituciones públicas y privadas para la solución de la problemática actual de atención a la discapacidad en el Área Metropolitana.
4. Identificar las auténticas responsabilidades de las instituciones que sobre discapacidad están establecidas en la Ley.
5. Establecer canales permanentes de comunicación entre los individuos, instituciones públicas y privadas y organizaciones sociales vinculadas a la discapacidad, a fin de establecer mecanismos de supervisión y control sobre las actividades y planes que el Estado desarrolla o pretende desarrollar en el campo de la discapacidad.

Si bien se realizaron diferentes mesas de trabajo, lamentablemente se desconocen los resultados obtenidas en las mismas.

Foro “Todos Tenemos Derecho a la Ciudad”

El 27 de julio de 2010, La Gerencia de Gestión para la Ciudad de la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas realizó el Foro «Todos tenemos derecho a la ciudad» en el marco de la construcción del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, al que fueron invitados organizaciones de la sociedad civil y representantes de instituciones públicas que dedican su labor al desarrollo, protección, defensa y promoción de los derechos de poblaciones en situación de vulnerabilidad: niños, niñas y adolescentes (NNA), género (mujer), adulto mayor y personas en situación de discapacidad.

Asistieron representantes de dieciséis ONG, así como dieciocho representantes de direcciones municipales relacionadas con los temas tratados, quienes activamente

participaron en las dinámicas aplicadas para el logro del objetivo planteado que se expone a continuación:

Identificar las necesidades y demandas de las poblaciones en situación de vulnerabilidad (niños, niñas y adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas en situación de discapacidad), en relación con el espacio público y la movilidad, con el fin de incorporarlas en el diseño de una ciudad más segura, inclusiva e integrada.

En la mesa de personas en situación de discapacidad se trabajó en la identificación de problemas y la generación de propuestas en base a dos temáticas principalmente: Movilidad y Espacio Público.

Cuadro 2. Problemas y propuestas sobre movilidad planteadas por la Mesa de Discapacidad en el Foro “Todos tenemos derecho a la ciudad”

MOVILIDAD	
Problemas	Propuestas
<ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de infraestructura adecuada (rampas, aceras, transporte, semáforos sonoros, señales de relieve para identificación de calles, sanitarios, entre otras) que faciliten el acceso y disfrute de la ciudad por parte de las personas en situación de discapacidad. - Incumplimiento y desconocimiento del marco legal que beneficia y garantiza el disfrute de la vida pública de estas personas. - Baja difusión de programas que fomenten la integración y concientización de la sociedad hacia discapacitados. - Ubicación inadecuada de elementos que limitan el acceso y desplazamiento. - Ineficiencia en el eje metropolitano de ciclo vías. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminación y adecuación de las barreras arquitectónicas para mejorar el acceso a las personas discapacitadas. - Propiciar la seguridad para la movilidad de las personas con discapacidad. - Hacer cumplir las ordenanzas que regulan el diseño y señalización en lugares públicos. - Diseño de transporte público que facilite el acceso a las personas con discapacidad. - Establecer mecanismos de comunicación y coordinación entre las alcaldías y CONAPDIS. - Crear oficinas de atención a las personas con discapacidad en los ámbitos regional y municipal. - Ejecutar campañas de concientización para la integración de estas personas en todos los aspectos de la sociedad (empleo, esparcimiento, ocio).

-
- Ausencia de habladores para personas con discapacidad auditiva y visual.
 - Incorporar en la educación formal, información en relación a las personas con discapacidad, fomentar una conducta integradora.
-

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3. Problemas y propuestas sobre espacios públicos planteadas por la Mesa de Discapacidad en el Foro “Todos tenemos derecho a la ciudad”

ESPACIO PÚBLICO	
Problemas	Propuestas
<ul style="list-style-type: none"> - Se evidencian pocos ascensores o baños acondicionados en museos, parques y espacios recreativos para el uso de personas con discapacidad. - No se dispone de personal de apoyo en las instituciones y espacios públicos para brindarle ayuda a estas personas. - Existen pocos espacios públicos diseñados y con disposición para el uso de personas con diferentes tipos de discapacidad. - Ausencia de espacios recreativos y deportivos con infraestructura adecuada para el uso y disfrute de personas con discapacidad en la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la modificación de los manuales municipales de construcción de los espacios deportivos, para incorporar las variables inherentes a las necesidades de las personas con discapacidad. - Propiciar el diseño, construcción y adecuación de las aceras para facilitar el desplazamiento de estos grupos de la población. - Realizar una campaña de concientización en los espacios públicos, la adecuación de los mismos en beneficio del desplazamiento y disfrute de personas con discapacidad.

Fuente: Elaboración propia.

7.4 PROGRAMA ACCESIBILIDAD PARA TODOS DEL IMUTC (2012-2014)

La Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana del Instituto Metropolitano de Urbanismo – Taller Caracas inició en 2012, el programa «Accesibilidad para TODOS», cuyo propósito era articular e incorporar a los ciudadanos y las autoridades del Área Metropolitana de Caracas, en acciones y proyectos que contribuyan a adaptar la ciudad para mejorar la accesibilidad de las personas con DISCAPACIDAD y movilidad reducida, como una política enmarcada en el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 (PECM2020).



Invitación a las reuniones en la alcaldía metropolitana con el logo de las instituciones participantes.

Para ello se coordinaron reuniones con organizaciones e instituciones para identificar acciones que permitían sensibilizar a la ciudadanía, y acordar propuestas que pudieran llegar a tener efectos positivos sobre la ciudad en el tema de la accesibilidad universal.

Entre los meses de septiembre y octubre del año 2012, se efectuaron 3 mesas técnicas a las que asistieron representantes de instituciones públicas, de las alcaldías locales y metropolitana, de organizaciones representativas de personas con discapacidad y de universidades. Estas mesas de trabajo estuvieron enfocadas en tres temas principales: acceso al transporte público, acceso al espacio público y acceso a las edificaciones públicas y privadas de uso público. Entre los asistentes a dichas mesas estaban:

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano de Caracas
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Asociación Civil Ciudad sin Barreras

- FUNGESI
- Parlamento sin Barreras de la Asamblea Nacional
- Instituto Metropolitano de Transporte
- Oficina de Prevención y Protección Ambiental de la Alcaldía Metropolitana
- Ingeniería Municipal de la Alcaldía de Baruta
- Concejo Municipal de Baruta
- Concejo Municipal de El Hatillo
- Oficina Local de Planeamiento Urbano de la Alcaldía de Chacao
- Instituto Municipal Autónomo de Transporte de la Alcaldía de Sucre
- Instituto Municipal de Vivienda y Hábitat de la Alcaldía de Sucre
- Unidad de Investigación Discapacidad, Familia y Sociedad, Escuela de Trabajo Social – UCV
- Universidad Simón Bolívar
- Instituto Metropolitano de Urbanismo

A continuación, se especifican fecha y conclusiones de las mesas de trabajo:

MESA DE TRABAJO ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Fecha: 16/10/2012

Lugar: Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas (IMUTC)

Asistentes:

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Sociedad Amigos de los Ciegos
- Instituto Metropolitano de Transporte
- Asamblea Nacional
- Alcaldía de Baruta
- Alcaldía de Chacao
- Alcaldía de Sucre

Conclusiones:

- Elaboración de un exhorto por parte del Cabildo Metropolitano a los gobiernos locales y metropolitano para el efectivo cumplimiento de la Ley para Personas con Discapacidad.

- Necesidad de incorporar al sector de transporte en las mesas de trabajo futuras referidas a transporte público, así como la realización de campañas de concientización para los transportistas.
- Diseño de una campaña de concientización sobre el tema de accesibilidad para todos.

MESA DE TRABAJO ACCESO AL ESPACIO PÚBLICO

Fecha: 31/10/2012

Lugar: Sede del Concejo Municipal de Baruta

Asistentes:

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Sociedad Amigos de los Ciegos
- Alcaldía de Baruta
- Alcaldía de Chacao
- Alcaldía de Sucre
- Concejo Municipal de Baruta

Conclusiones

- Incentivar a las alcaldías municipales para **intervenir una calle** de cada municipio a fin de tener un **proyecto piloto por municipio** como primer paso para promover el cambio en la ciudad.
- Identificar una propuesta para la elaboración de un proyecto conjunto entre los gobiernos locales y metropolitano en materia de movilidad y accesibilidad.



Reuniones de trabajo con las organizaciones

MESA DE TRABAJO ACCESO A EDIFICACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS DE USO PÚBLICO

Fecha: 14/11/2012

Lugar: Centro Cultural La Pizarra, municipio Sucre del estado Miranda

Asistentes

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Asociación Civil Ciudad sin Barreras
- FUNGESI
- Unidad de Investigación Discapacidad, Familia y Sociedad, Escuela de Trabajo Social UCV
- Concejo Municipal de El Hatillo
- Concejo Municipal de Baruta
- Alcaldía de Baruta
- Alcaldía de Chacao
- Alcaldía de Sucre
- Gerencia de Ambiente – Alcaldía Metropolitana

Conclusiones

- Lograr la pronta coordinación para la selección de los espacios por municipio donde se aplicaría la normativa de diseño para una accesibilidad universal.
- Continuación y promoción de las mesas de trabajo. Es importante retomar el aspecto de transporte público incorporando a representantes del Metro de Caracas y el INTT.

De este proceso de trabajo, también surgió la idea de conmemorar el Día Internacional de las Personas con Discapacidad, con un seminario que denominamos **CARACAS PARA TODOS. Por una accesibilidad universal**, el cual fue coordinado desde sus inicios con el Observatorio Venezolano de la Discapacidad, Sociedad Amigos de los Ciegos y Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano.

El 3 de diciembre del año 2012, se desarrolló el seminario en el Auditorio del Instituto de Previsión del Profesorado de la Universidad Central de Venezuela. En dicha actividad participaron el Ing. Simón Ballesteros del Instituto Metropolitano de Transporte, Giovanna

Medina y Diana Morales del Instituto de Vivienda y Hábitat y del Instituto de Transporte, respectivamente, de la alcaldía del municipio Sucre, y el Arq. Emilio González de la Oficina Local de Planeamiento Urbano del municipio Chacao, quienes mostraron adelantos que se han logrado para mejorar la accesibilidad para personas con movilidad reducida en la ciudad.

Mención especial merece el profesor **Jesús Muyor del Centro de Trabajo Social de la Universidad de Almería, España**, experto en Dependencia e Igualdad en la Autonomía Personal, quien asistió, gracias a la invitación que le hiciera Alexander Albarrán, profesor de la Escuela de Trabajo Social de la UCV, quien desarrollaba el tema de la discapacidad desde hacía unos 8 años y quien colaboraba con el programa que adelantamos en la alcaldía.

Nos acompañaron también representantes de universidades como el Prof. José Rafael Ferrero de la Universidad Metropolitana, Selene Monteverde de la Universidad Monteávila, Mónica Martiz de la Universidad Central de Venezuela y María Anna Amerio de la Universidad Simón Bolívar, con proyectos de adaptación en sus campus universitarios para mejorar las condiciones de estudiantes y profesores con discapacidad.

Por parte de la empresa privada contamos con la ponencia de Raoul Tayhardat de Cargill de Venezuela, quien nos presentó la experiencia de la empresa en el proceso de adaptación física de sus oficinas.

Al final del día se obtuvo un panorama sobre la forma de abordar el problema desde diferentes ópticas, lo cual nos permitió enriquecer nuestro conocimiento sobre el tema y compartir experiencias, para continuar trabajando, sensibilizando instituciones y ciudadanía en general, y enfocarnos en actuar a través de políticas públicas orientadas a lograr que Caracas sea una ciudad Accesible para TODOS.

Iniciando el año 2013, se dio continuidad a la realización de las mesas de trabajo con la finalidad de profundizar en los temas anteriormente planteados. En febrero del 2013, se desarrolló una mesa técnica para discutir sobre la accesibilidad en el transporte público, a la cual se incorporaron representantes del Metro de Caracas. Seguidamente, en el mes de marzo, se realizó una mesa de trabajo enfocada en el tema de accesibilidad en zonas de barrios a la cual se incorporaron nuevas organizaciones e instituciones como el Instituto de Urbanismo y el Sector de Estudios Urbanos de la FAU - UCV, Dirección de Políticas

Públicas y Discapacidad de la Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez y SOCIEVEN (Personas Ciegas de Venezuela).

MESA DE TRABAJO ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Fecha: 26/02/2013

Lugar: Centro Cultural La Pizarra

Asistentes:

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Alcaldía de Baruta
- Alcaldía de Chacao
- Alcaldía de Sucre
- Gerencia de Proyectos del Metro de Caracas
- Instituto de Urbanismo de la FAU-UCV
- UNESR. Políticas Públicas y Discapacidad

Conclusiones

- Considerar, para una próxima mesa de trabajo, el tema de transporte en rutas troncales

MESA DE TRABAJO ACCESO A ZONAS DE BARRIOS

Fecha: 21/03/2013

Lugar: IMUTC

Asistentes:

- Comisión de Legislación del Cabildo Metropolitano
- Observatorio Venezolano de la Discapacidad
- Gerencia de Gestión Urbana de la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas
- Alcaldía de Sucre
- UIDIS – UCV
- Instituto de Urbanismo de la FAU – UCV
- Sector de Estudios Urbanos de la FAU – UCV
- SOCIEVEN

Conclusiones:

- Se hace indispensable contabilizar y conocer los tipos de discapacidad de las personas por estos sectores de la ciudad para proponer soluciones acordes a sus

necesidades, de manera de garantizarles cierta autonomía y el acceso a los servicios, la educación, la recreación, la cultura y el trabajo.

- Se convocará a una reunión para evaluar la propuesta de accesibilidad y las iniciativas que plantea el Metro de Caracas C.A en las zonas de barrios.

Como se observa, fueron mesas de trabajo muy concurridas donde destacaba la asistencia de representantes de las alcaldías locales. Las propuestas estaban orientadas principalmente, a visibilizar la problemática puesto que las personas afectadas terminaban siendo invisibilizadas en las políticas públicas nacionales y locales.

Hay varios aspectos a destacar en la identificación de las propuestas, uno es la referente a trabajar sobre un **proyecto piloto** por municipio, que pudiera ser un espacio público de alta transitabilidad y mezcla de usos para adaptarlo, más allá de los elementos que ya conocemos como las rampas y algunas características del pavimento. Debe pensarse en los accesos a las edificaciones o espacios de uso público, la accesibilidad al transporte con paradas acondicionadas y por supuesto, sería lo ideal, transporte público adaptado. Lo otro está relacionado con la sensibilización de la sociedad hacia estas personas, a través de diferentes mecanismos como difusión, capacitación.

No se dio continuidad a las mesas de trabajo por la dificultad evidente de plasmar las propuestas en algo efectivo. El apoyo de los tomadores de decisiones fue prácticamente nulo y esto terminó creando frustraciones entre los asistentes.

8. PROPUESTA PARA ADAPTAR EL ESPACIO PÚBLICO

El trabajo y análisis hecho entre los años 2011 y 2016, donde se tomaron como referencia los adelantos en diversas ciudades del mundo para hacerlas accesibles a las personas con movilidad reducida, contrastada con la problemática local evidenciada por una falta de políticas públicas efectivas para enfrentar lo establecido en la Convención sobre las personas con discapacidad, y a pesar de contar con un marco legal que regula la materia, se puede afirmar que en Venezuela está todo por hacer y que es necesario abordarlo con urgencia.

Es así como, tomando como referencia las metodologías de planes de accesibilidad de la vía pública de otros países y con la experiencia personal en planificación urbana, se propone una metodología básica para elaborar un plan de accesibilidad en cualquier sector

de la ciudad o de manera integral en un ámbito municipal o metropolitano. Se reconoce que no constituye una idea innovadora puesto que en todos los continentes se aplica; sin embargo, puede entenderse como una suerte de contribución para incentivar a estudiantes y funcionarios públicos para concientizarlos como fase inicial de la política pública que se debiera aplicar.

Cabe destacar que, en los dos cursos impartidos en el Instituto de Urbanismo, el trabajo final consistió en seleccionar un espacio de la ciudad de unas tres cuadras para hacerle el diagnóstico en cuanto a accesibilidad, considerando todos los temas tratados durante el curso como la accesibilidad peatonal, acceso a las edificaciones y al transporte público con énfasis en diferentes tipos de discapacidad (motora, visual y auditiva). La idea era aplicar el conocimiento adquirido en la elaboración de una propuesta para hacer accesible un trayecto con alto flujo de peatones, de manera integral, considerando etapas de intervención desde lo más simple, como eliminar obstáculos, a lo más completa que significaba variaciones en la infraestructura e introducción de mobiliario urbano.

Es preciso dejar claro que iniciativas particulares para hacer trayectos accesibles puede resultar beneficioso puntualmente; sin embargo, lo ideal es que sea concebido en el marco de un **plan urbano**, ya sea para programar la transformación de los espacios de manera progresiva hasta alcanzar el objetivo deseado, o para, desde el inicio en nuevos desarrollos, edificarlos aplicando las normas establecidas como ancho de aceras, rampas, mobiliarios, acceso a edificaciones, etc.

Etapas para abordar el plan

La experiencia de la aplicación de los planes de accesibilidad demuestra que deben considerarse una serie de etapas para que el plan tenga éxito. En primer lugar, la autoridad o autoridades deben tener la voluntad de aplicarlo, contar con recursos, ya que, si se interviene en infraestructura, los costos pueden ser muy elevados y, sobre todo, tener el liderazgo para convocar y apoyarlo. En esta fase se define el equipo técnico que llevará adelante el plan.

Para la ejecución del plan se consideran las siguientes etapas:

ETAPA 1. Identificar los actores que harán parte del plan, además del gobierno local, estarían otras autoridades que hacen vida en la ciudad, organizaciones civiles relacionadas

con poblaciones vulnerables, comunidad organizada, representantes de espacios educativos, deportivos, culturales, asistenciales, comerciales y empleadores.

Se deben considerar programas de sensibilización de los actores, pero también conocer su interés en formar parte del plan y cómo los beneficiaría.

Las formas de involucrar a la mayor cantidad de actores deben considerar mecanismos presenciales como talleres, mesas de trabajo, recorridos; así como los mecanismos digitales a través de redes sociales.

ETAPA 2. Prediagnóstico del funcionamiento de la ciudad, donde se considerarían datos de:

- Población, clasificada por edad y sexo, aspectos socioeconómicos,
- Aspectos topográficos, desarrollos formales e informales o autoproducidos.
- Uso e intensidad del suelo urbano para determinar los espacios más transitables, con mayor densidad y mezcla de usos, pues serían los lugares prioritarios para intervenir.
- Estudiar o describir cómo es el comportamiento ciudadano generalizado, en el sentido de acatamiento de las normas y conocimiento acerca de la discapacidad.
- Marco jurídico nacional y local relacionado con el tema; así como su cumplimiento.
- Características del transporte público: unidades adaptadas o no, paradas de transporte público, señalizaciones, información de las rutas.
- Accesibilidad de espacios como parques infantiles o parques para la tercera edad, espacios culturales, educativos, deportivos, comerciales.

De acuerdo con las consultas hechas a grupos relacionados con la discapacidad, se considera que para adaptar las ciudades no hace falta tener contabilizada a la población en esa condición, porque se supone que la transformación o el aplicar las normas benefician a todos los ciudadanos.

En esta etapa de prediagnóstico, se seleccionarían los trayectos de mayor tránsito peatonal por la mezcla e intensidad de usos, considerando las siguientes variables, las cuales debieran ser ponderadas y representadas en un sistema de información geográfico para determinar su importancia en cuanto a afluencia de usuarios:

- Los que tienen mayor volumen de peatones
- Identificación y frecuencia de rutas y paradas de transporte público
- Presencia de edificaciones y espacios de uso público de la ciudad:
 - Plazas, parques
 - Comercios
 - Escuelas
 - Instalaciones de salud
 - Espacios culturales

La ponderación de las diferentes variables por avenida o calle, puede permitir clasificarlas para establecer los trayectos que ameritan una intervención urgente o al menos, los que son prioritarios para iniciar la fase de adaptación de la ciudad.

El procesamiento de esta data puede generar diferentes planos, de acuerdo con la clasificación que se haya establecido.

ETAPA 3. Diagnóstico del espacio a intervenir

Una vez seleccionada la vía o trayectos prioritarios, se pasa a la fase de diagnóstico detallado, donde se levantarán con mediciones, conteos, encuestas, las condiciones de peatonabilidad y accesos al transporte público y edificaciones.

En esta fase se pueden incorporar ejercicios como caminar con personas con discapacidad para que ellos logren demostrar las condiciones de los trayectos y cómo se ven afectados.

Los elementos más destacados para identificar en esta etapa son:

- Características de las aceras, identificando ancho del pavimento, obstáculos y tipos, rampas, elementos para atender alguna discapacidad, disposición de la vegetación.
- Elementos del mobiliario urbano
- Semáforos
- Paradas formales o informales del transporte público.
- Rutas del transporte público.
- Acceso a las estaciones de metro
- Obstáculos.

Con respecto a los **obstáculos**, su clasificación puede determinar cuáles se pueden eliminar inmediatamente, produciendo un efecto a corto plazo sobre los trayectos, tales como:

- Basura o contenedores de basura mal dispuestos.
- Vehículos y motos estacionados sobre las aceras o pasos peatonales.
- Características del mobiliario urbano, si facilita la movilidad de todas las personas, o la estancia, en caso de bancos.
- Restos de obras
- Vegetación que obstaculiza y cómo mejorar su condición para favorecer al tránsito peatonal
- Características del pavimento en las aceras
- Existencia de rampas y sus condiciones
- Anchos de puertas a edificaciones
- Trayecto a estacionamientos o paradas

Se mencionan también aspectos que están relacionados y que deben considerarse a la hora de elaborar un plan, tal como lo señala la Agenda 22 (capítulo 4.2 del Marco teórico):

- Seguridad peatonal para niños, peatones y ciclistas
- Gestión de los estacionamientos en la calle o espacios públicos
- Forma de ocupación del dominio público
- Recolección de la basura (frecuencia, horarios, condiciones de la recolección).
- Mobiliario urbano adaptado o no.
- Iluminación
- Instalación de postes y otros apoyos de los servicios.
- Sanciones al no aplicar la normativa.

El análisis de estos aspectos conduciría a una síntesis del diagnóstico para pasar a la fase de propuesta.

ETAPA 4. PROPUESTA

Esta fase debiera considerar la construcción de una visión compartida sobre el espacio público, que sea de largo alcance pero que permita ir acondicionando espacios

progresivamente, así como el mejoramiento del sistema de transporte público. Debiera ser parte de un plan urbano orientado al logro de la movilidad sostenible en la ciudad, donde se priorice el transporte público, la movilidad peatonal y el uso de formas de movilidad como las bicicletas.

La intervención se podría considerar en tres fases, dependiendo de los recursos económicos disponibles. La primera de acción inmediata, que prácticamente no implica desembolsos significativos de dinero, se efectuaría para lograr la eliminación de obstáculos móviles como basura mal dispuesta, carros o motocicletas mal estacionadas, limpieza, algunas medidas para la vegetación o mobiliario que obstaculizan. Debe estar acompañado de personal de fiscalización para mantener el espacio libre de obstáculos, cumplimiento de las normas ciudadanas como respeto a los semáforos, pasos peatonales y estacionamiento de vehículos, así como organización del transporte público. Solamente este tipo de acción en una ciudad como Caracas, tendría gran valor.

También puede incluir organización de elementos en el espacio público, urbanismo táctico para reconocer espacios o trayectos que pudieran surgir; así como incorporación de elementos prácticos como ubicación de paradas o instalación de algunas rampas.

Para una segunda fase que consideraría alguna inversión, sería conveniente un proyecto de diseño urbano que incluya todos los elementos necesarios para hacer de un trayecto accesible, por supuesto, con la inclusión de la organización del transporte público. Así como otros temas de movilidad y acceso a las edificaciones de uso público.

De acuerdo con lo que se ha revisado en las normas vigentes y en el marco teórico, un aspecto clave a considerar es el ancho de aceras sin obstáculos y el material del pavimento, estudiar la disposición de las rampas con sus medidas correspondientes, relación con los pasos peatonales, paradas de transporte público, mobiliario urbano y elementos de la vegetación como ubicación, alcorques, distancias entre uno y otro árbol, matero o algún otro elemento. Su aplicación dependería de los recursos disponibles, por eso habría que priorizar las acciones más urgentes y con mayor impacto.

Una tercera fase implica lograr el objetivo deseado donde estarían implícitas obras de infraestructura de mayor envergadura, adecuación del mobiliario urbano y la incorporación del transporte público accesible e inteligente.

Los proyectos deben contener el plan de obras con costos y cronograma de inversión; ajustarse a disponibilidad presupuestaria del ente local, pero también considerar formas externas de financiamiento como pueden ser los comercios aledaños a las obras o inversionistas presentes en la ciudad.

El plan de difusión, preparación de las comunidades y continua comunicación con los diferentes actores deben estar presente desde el inicio de la idea para lograr su mejor efectividad.

Posteriormente, como ejercicio, se le consultó nuevamente a la IA sobre consideraciones para crear un trayecto accesible. Estos fueron los aspectos que consideró³⁶:

Planificación:

- **Identificar el público objetivo:** Conocer el tipo y grado de discapacidad de las personas que usarán el trayecto es crucial para determinar las necesidades específicas.
- **Establecer normas:** Consultar las normas locales y nacionales de accesibilidad para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos.
- **Considerar todas las etapas del viaje:** Planificar el acceso desde el punto de inicio, pasando por el transporte, hasta el destino final.
- **Evaluar el entorno:** Analizar el terreno, las condiciones climáticas y los posibles obstáculos.

Diseño:

- **Superficies:** Utilizar pavimentos firmes, uniformes y antideslizantes, con una pendiente máxima del 5%. Evitar cambios bruscos de nivel.
- **Espacio libre:** Asegurar un ancho mínimo de 1,5 metros para el paso de personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida.
- **Rampas:** Implementar rampas con una pendiente máxima del 8% y barandillas a ambos lados.
- **Escaleras:** Proporcionar alternativas accesibles como rampas o elevadores. Si no es posible, instalar pasamanos continuos en ambos lados y peldaños con bordes antideslizantes.
- **Obstáculos:** Eliminar elementos que obstruyan el paso, como postes, buzones o mobiliario urbano.
- **Señalización:** Utilizar señales claras, visibles y táctiles para personas con discapacidad visual.

Información y comunicación:

- **Mapa accesible:** Crear un mapa con información detallada sobre la ruta, incluyendo puntos de interés, accesos y servicios accesibles.
- **Señalización informativa:** Indicar la distancia a puntos de interés, paradas de transporte y servicios accesibles.
- **Comunicación inclusiva:** Proporcionar información en formatos accesibles como audio, braille o lenguaje de señas.

Ejemplos de recursos adicionales:

³⁶ <https://gemini.google.com/app/9868cf3d96b69b7a?sijd=11627816971642921313-NA>

Guía Básica de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Edificios y Áreas de Atención Ciudadana: https://edomex.gob.mx/sis/newweb/pdf/guia_basica_accesibilidad.pdf

Manual de Accesibilidad Universal: https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf

Guía de Senderos y Parques Accesibles para Personas con Discapacidad: <https://support.alltrails.com/hc/en-us/articles/360056963411-Disability-Accessible-Trails-and-Parks-Guide>

Conclusión:

Crear un trayecto accesible implica una planificación cuidadosa, un diseño inclusivo y una comunicación clara. Al considerar las necesidades de las personas con discapacidad, se puede crear un espacio que sea seguro, cómodo y accesible para todos.

Resulta interesante contrastar la propuesta hecha con una herramienta que ha tenido tanto impacto en la actualidad, y que permite complementar o mejorar lo ya planteado. Para los investigadores será inevitable considerarla porque nos responde cualquier cuestionamiento o aclara contenido o dudas.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

9.1 CONCLUSIONES

El trabajo hecho a lo largo de estos años que se inició con un taller con organizaciones relacionadas con las poblaciones vulnerables, ha dejado un gran aprendizaje personal pero también logró transmitirse a otras personas e instituciones que han continuado trabajando o investigando en el área.

Tanto la convención de la ONU como las leyes y normas de los respectivos países constituyen el marco de referencia y la obligatoriedad para que los espacios se hagan accesibles a todas las personas, ya sean los urbanos, los naturales, el interior de las edificaciones, y sobre todo, el transporte público.

La accesibilidad para personas con movilidad reducida es considerado por las ciudades en sus planes urbanos y en sus procesos de transformación hacia ciudades más sostenibles.

Experiencias internacionales sobran, con propuestas innovadoras y creativas que pueden ser consultadas en Internet. Los resultados se aprecian en sus espacios públicos cuando personas con movilidad reducida, incluyendo personas que llevan carga o un coche,

pueden disfrutar de la ciudad en su totalidad. Muchos temas dejaron de tratarse en este informe, pero son notables las propuestas en cascos históricos, así como los adelantos en el turismo, transporte público y tecnología.

Estas adaptaciones necesariamente se insertan en los modelos de ciudades inteligentes que a través de la tecnología, facilita la información a las personas con discapacidad para desplazarse en la ciudad. Igualmente los aportes de la inteligencia artificial han contribuido notoriamente en mejorar la calidad de vida de estas personas.

La discapacidad trabajada desde su relación con el entorno urbano en el área metropolitana de Caracas, permitió comprobar, tanto a los técnicos como a las mismas personas afectadas, que la accesibilidad en la ciudad está lejos de ser un tema prioritario de atención. Resulta lamentable conocer la situación en que se encuentran las personas con discapacidad, los ancianos o cualquier otra persona con dificultad para moverse, y las limitaciones que encuentran en la ciudad, tanto en su infraestructura como en el comportamiento ciudadano.

Los datos demuestran que Venezuela se ha quedado atrás en el camino de adaptar las ciudades, a pesar de contar con leyes, normas y ordenanzas. Si se considera que un 15% de la población sufre alguna discapacidad, esto significa que son personas que no tienen derecho a desenvolverse en la ciudad, y si lo hacen significa un riesgo, costos y dificultades que no son solventables para la mayoría.

Se pudo comprobar que los desplazamientos en la ciudad resultan sumamente hostiles y en algunos casos imposibles, sobre todo para la gran mayoría que habita en los barrios.

Otro aspecto es la falta de sensibilización del común de la sociedad hacia las personas mayores o con alguna discapacidad, lo que hace urgente acometer campañas de información y difusión para el cambio de actitud y respeto hacia este grupo de la población. Razones sobran para iniciarlas, lo cual quedó demostrado con lo planteado en el marco teórico en lo referente al derecho a la ciudad que tenemos todos sin ningún tipo de exclusión.

La inclusión en los programas de ingeniería, arquitectura y urbanismo, de la temática alrededor de la accesibilidad universal, se ha considerado una necesidad urgente para lograr profesionales más sensibles con la problemática.

Tanto en los procesos de transformación del espacio público, ya sea de manera integral o con ajustes razonables, así como en los nuevos desarrollos, los elementos que permitan una mejor accesibilidad deben estar incorporados en los planes urbanos de manera obligatoria, pues es una parte integrante del proceso de planificación y diseño urbano.

La propuesta presentada para adaptar trayectos cortos o la ciudad en su conjunto, presenta etapas o acciones que pueden ser acometidas en el corto plazo y lograr resultados palpables, sobre todo en una ciudad como Caracas, donde sus aceras están tomadas por la basura, vehículos y motos estacionados o que circulan por ellas, buhoneros, restos de obras, etc. Además del irrespeto a los pasos peatonales y la inaccesibilidad del transporte público. Solamente atendiendo estos elementos y organizando el espacio público se lograría más amabilidad para todos los peatones.

Finalmente, se puede concluir que el tema de la accesibilidad de las ciudades para personas con movilidad reducida no se agota y contiene infinidad de aristas que pueden ser sujetas de estudio para lograr propuestas, con el fin de alcanzar los estándares deseados, tanto en convenciones internacionales como a lo interno de cada país y ciudad.

9.2 RECOMENDACIONES

En el caso venezolano urge abocarse a transformar los diferentes espacios públicos y privados de acceso público, para adaptarlos a las personas con movilidad reducida. Es necesario empezar por sensibilizar a la población, pues quedó demostrado que existe un desconocimiento hacia los derechos que tienen estas personas a vivir en la ciudad. Al mismo tiempo, puede considerarse introducirlo en los programas de estudio de todos los niveles de educación.

Acatar las normas para construir o modificar edificaciones (ordenanzas, Normas Covenin) no debe cuestionarse y deberían estar presentes en todos los procesos del urbanismo, ya sea para adaptar espacios públicos o en la construcción de los nuevos.

Insistir en la adecuación de las unidades de transporte público, así como la organización de paradas adecuadas, es otra de las tareas pendientes y se aprecia que cada vez son más hostiles no solo para personas con discapacidad sino en general para todas las personas, las que llevan cargas, niños, embarazadas, ancianos, etc.

Atender la situación en los barrios es esencial, estas zonas están desprovistas de espacios que permitan a las personas con alguna discapacidad recibir atención y ayuda. Es recomendable considerar como equipamiento urbano en radios de influencia de alrededor de 500 metros, la construcción y funcionamiento de centros de terapia integral para diferentes tipos de discapacidad, así como ofrecer otros servicios como suministro de medicamentos, alimentos, etc. Considerar en lo posible mejoras para los trayectos peatonales.

Es necesario que cada comunidad organizada cuente con el registro de las personas con discapacidad, embarazadas, ancianos por sector, con énfasis en el tipo de discapacidad, así como también diseñar mecanismos o redes que permitan la comunicación y la ubicación en caso de emergencias o simplemente ayudas.

El desarrollo de la tecnología, la creación de aplicaciones podría contribuir a que las personas con movilidad reducida tengan un mayor contacto con su entorno y facilitarles aspectos de comunicación, desplazamientos o colaboración.

Un tema que no se trató en este trabajo pero que es necesario emprender es hacer o transformar en accesibles, los equipamientos educacionales, deportivos, culturales, recreativos, asistenciales de la ciudad. Esto puede ser parte de iniciativas privadas o públicas, según sea el caso.

El tema de la accesibilidad universal es lo suficientemente amplio como para generar diferentes investigaciones que permitan mejorar las condiciones de vida de este grupo de población vulnerable.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accesibilidad Arquitectónica

La condición de las edificaciones que garantiza el acceso a todos los ambientes a las personas, sin obstáculos ni barreras, con seguridad y de manera cómoda.

Accesibilidad Urbana

La condición de los ambientes y entornos urbanos que garantiza el desenvolvimiento seguro, autónomo y cómodo de las personas en ellos.

Adecuación Urbanística

Es aquella que establece los requisitos mínimos del diseño y la modificación de las obras urbanas existentes para que sean accesibles a las personas.

Ajustes razonables

Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

Ayudas Técnicas

Son equipos, aparatos, herramientas o instrumentos de origen tecnológico que permiten con su uso, el desenvolvimiento, la integración y la participación de las personas en los ámbitos familiar y social con comodidad y seguridad.

Barreras Físicas

Todos aquellos obstáculos físicos, infranqueables, que limiten o impidan el normal desenvolvimiento o uso de los bienes y servicios por las personas.

Barreras Arquitectónicas

Barreras físicas en las edificaciones que dificulten, limiten o impidan el desenvolvimiento y uso seguro, autónomo, normal y cómodo de las personas en ellos.

Barreras Urbanísticas

Barreras físicas en los ambientes y entornos urbanos, que dificultan, limitan o impidan el desenvolvimiento y uso seguro, autónomo, normal y cómodo de las personas en ellos.

Barreras de Comunicación

Todo impedimento para la expresión y la recepción de mensajes a través de los medios de comunicación o en el uso de los medios técnicos disponibles.

Persona con discapacidad

Las personas con discapacidad son aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales 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 con los demás (<https://www.paho.org/es/temas/discapacidad>).

Persona con movilidad reducida

Aquella persona que, debido a cualquier deficiencia física causada bien sea por la edad, por enfermedad o accidente o por deficiencia mental, permanente o temporal, necesita una atención especial y la adaptación a sus necesidades, de los servicios que dispuestos para todos los usuarios en la ciudad, tales como los medios de transporte, los desplazamientos peatonales, y el acceso a espacios y edificaciones públicas

Símbolo (pictograma)

Imagen perceptible sensorialmente, reproducida por medio de dibujo, impresión o cualquier otra técnica (Braille, texturas y relieves), destinada a transmitir un mensaje y/o información dado.

Transitabilidad

Característica de las vías de circulación en las edificaciones y en los espacios urbanos, que permiten el libre tránsito de las personas con seguridad y comodidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas (2012). Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2009). *Guía de Movilidad Reducida*. Segunda Edición.

Arjona Jiménez, Gonzalo (2011). *Los principios del Diseño Universal*. Disponible en:

<http://laaccesibilidadesdetodos.blogspot.com/2011/02/los-principios-del-diseno-universal.html>

Asociación Civil Ciudad sin Barreras (2007). *Manual de accesibilidad como diseño y derecho universal para todos*. Coordinador: Otto Tovar. Caracas.

Ayuntamiento de Madrid. Oficina de Accesibilidad (2022). PEAUM: Plan Estratégico de Accesibilidad Universal para la ciudad de Madrid. Disponible en: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Normativa/Oficina-de-Accesibilidad/>

Banco Interamericano de Desarrollo (2021) *¿Cómo planificar ciudades accesibles?* <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/como-planificar-ciudades-accesibles/>

Betancourt, Jenny y Lee, Eileen (2012). *Lineamientos de Diseño para sistemas de espacios públicos y movilidad peatonal. Sector del río Guaire, municipios Baruta y Sucre*. Informe de Pasantía en el Instituto Metropolitano de Urbanismo – Taller Caracas para optar al título de Urbanistas de la Universidad Simón Bolívar.

Borja, Jordi. (2000). *Los Desafíos del Territorio y los Derechos de la Ciudadanía*, en Factoría, n° 10. Disponible en: www.lafactoriaweb.com.

Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (2022). *Manual de buenas prácticas de movilidad urbana sostenible en contexto de crisis*.

CERTU (2009). *Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans les communes*. France.

CERTU (2009). Rapport d'étude "Déplacements des déficients visuels en milieu urbain". Analyse des besoins en sécurité, localisation et orientation, et pistes d'évolution. France

CERTU (2012). *Politique de sécurité des déplacements en milieu urbain L'exemple de l'agglomération grenobloise: la sécurité des déplacements, un élément clé de l'organisation des déplacements urbains*. France.

Cobas, M. (2008). *Misión José Gregorio Hernández saca a la luz a 334.018 venezolanos con discapacidad*. Publicado en fecha 30 de octubre de 2008. Documento en línea. <http://www.radiomundial.com.ve/yvke/noticia.php?t=14089&highlight=personas+discapacidad>.

Conseil Français des personnes handicapées pour les Questions Européennes (CFHE) (2002). *Agenda 22. Planification des politiques en matière de handicap*. Instructions à l'intention des autorités locales. Guide juridique et pratique à l'usage des maires. France. Disponible en <http://dd85.blogs.apf.asso.fr/media/00/00/1048958692.pdf>

Contreras, N. (2006). *Atención a las Personas con Discapacidad: Una Cuestión de Derechos*. Publicado en fecha, 28 de noviembre de 2006. Disponible en: http://www.minci.gob.ve/reportajes/2/11062/atencion_a_las.html.

CTNERHI (2006). *Guide Néret. Droit des personnes handicapées*. France

Dávila, C. Delia y Miguel Á. Malo (2005). *Ayudas técnicas y personales para personas con discapacidad: diferencias regionales e individuales*. España. Disponible en <http://ardilladigital.com/DOCUMENTOS/EDUCACION%20ESPECIAL/ACCESIBILIDAD>

Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. France.

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000246253>

Diario el Mundo. Economía y Negocios. *Algunas Consideraciones Contemporáneas sobre la Discapacidad en Venezuela*. <http://www.elmundo.com.ve/> Caracas. Venezuela.2010/2011

Dossier de presse – février 2012. Le baromètre APF de l'accessibilité 2011

Dossier de presse - février 2013. Le baromètre APF de l'accessibilité 2012. Un classement des 96 chefs-lieux départementaux selon leur degré d'accessibilité. Disponible en <http://presse.blogs.apf.asso.fr/media/02/01/3338045008.pdf>

Duque, F. B. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, D.C. *Prolegómenos - Derechos y Valores*, 173.

Elkouss Luski, Eduardo (2006). *La Accesibilidad: Hacia la Plena Integración Social del Discapacitado en el Entorno Urbano Natural*. Universidades de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística. Madrid, España.

Gobierno de España. Ministerio de Vivienda (2011). *Accesibilidad en los Espacios Públicos Urbanizados*.

Gobierno de España. Real Patronato sobre Discapacidad (2023). *Impacto de la Inteligencia Artificial en los derechos de las personas con discapacidad*. https://www.rpdiscapacidad.gob.es/estudios-publicaciones/Inteligencia_Artificial.htm

Instituto Nacional de Estadística (2014). *XIV Censo Nacional de Población y Vivienda Resultados por Entidad Federal y Municipio del Distrito Capital*. <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/pdf/distribucioncapital.pdf>

Kompany S. (2008). *Accessibilité pour tous: la nouvelle réglementation*, Editions du Puits Fleuri, Paris. www.puitsfleuri.com

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000809647/>

Mairie de Paris (2011). *PARIS ME GUIDE Guide solidarité*

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (2000). *Revue Accessibilité. Informer et sensibiliser*. France.

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (2010). *L'élaboration du PAVE. Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics*. France.

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (2011). *Recueil 2011-2012 de belles pratiques et de bons usages*. France

- Organización de las Naciones Unidas. Convention relative aux droits des personnes handicapées. Du 13 décembre 2006 (Entrée en vigueur 3 mai 2008).
- Organización de las Naciones Unidas (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Publicación de las Naciones Unidas.
- Organización de los Estados Americanos. *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. Documento en línea. Disponible en: <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>.
- Organización de las Naciones Unidas. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Documento en línea. Disponible en: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
- Organización Mundial de la Salud - Banco Mundial (2010). *Informe mundial sobre la discapacidad*.
- Prefet de l'Aube. *Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)* (2019) <https://www.aube.gouv.fr/actions-de-l-etat/amenagement-du-territoire-urbanisme-construction-logement/accessibilite/un-gestionnaire-de-voirie/>
- Rada, M. (2005). *La Discapacidad en Venezuela*. Disponible en: <http://www.minsa.gob.ni/bns/discapacidad/docs/presentaciones/Epidemiologia/VenezuelaCensoDiscapPresPrimerEncE&CBogota2005.ppt>.
- Région des Pays de la Loire (2013). *Agenda 22 handicap*.
- Roussel, Pascale y Sanchez J. (2008). *Habitat regroupé et situation de handicap*. CTNERHI, Paris.
- Rousseau, J. Potvin, L. Dutil, E. Falta, P. (1994). *La personne en situation de handicap: réflexion sur l'accessibilité environnementale*. France.
- Sanchez, Jesus (1983). CTNERHI. *L'intégration des enfants et des adultes handicapés: Analyse bibliographique critique*. Paris.
- Sanchez J. (1989). *L'accessibilité support concret et symbolique de l'intégration. Apports et développements*, CTNERHI, Vannes
- Sanchez J. (1992). *Accessibilités, mobilités et handicaps. La construction sociale du champ du handicap*. Les Annales de la Recherche Urbaine, n°57-58.

Sanchez J. (1997). *Enjeux concrets et symboliques de l'accessibilité*, in Ravaud J.F., Didier J.P. et al. De la déficience à la réinsertion. Recherches sur les handicaps et les personnes handicapées, INSERM, Paris.

Sanchez J., Velche D. (1999). *Mobilités réduites: les épreuves de l'accessibilité*, in Joseph I., Villes en gares, L'Aube, Paris.

Sanchez J. (2000). *L'accessibilité et les associations dans les années soixante*, in Barral C., Paterson F. et al. L'institution du handicap, le rôle des associations. Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Sanchez J. (2005). *L'accessibilisation, support concret et symbolique de l'intégration*. France.

Sanchez J. (2007). *Rendre accessible en Désinsulariser le hândicap? Quelles ruptures pour quelles mutations culturelles?* France.

The Swedish Co-operative Body of Organisations of Disabled People (2001). *Agenda 22 – Planification des politiques en matière de handicap – Instructions à l'intention des autorités locales*. Disponible en: <http://dd85.blogs.apf.asso.fr/media/00/00/1048958692.pdf>

Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée, collection Ambiances.

Thomas, Rachel (2004). *Le piéton dans l'espace public. Figures de l'accessibilité*. In Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul et Chelkoff Grégoire (Ed). Ambiances en débat. Bernin: A la Croisée.

Thomas, Rachel (1999). *Cheminer l'espace en aveugle: corps stigmatisé, corps compétent*. in Alinéa, n°9.

Thomas, Rachel (2001). *La mobilité urbaine des personnes aveugles et malvoyantes*. Grenoble, Cresson; Paris: Institut pour la Ville en Mouvement.

Referencias institucionales en Venezuela:

Asamblea Nacional Constituyente. *Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela*. Gaceta Oficial No. 5.453. Caracas, 24 de marzo de 2000.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. *Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social*. Gaceta Oficial No 37.600. Caracas, 30 de diciembre de 2002.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. *Ley de Servicios Sociales*. Gaceta Oficial No 38.270. Caracas, 12 de septiembre de 2005.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. *Ley para Personas con Discapacidad*. Gaceta Oficial No 38.598. Caracas, 05 de enero de 2007.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. *Ordenanza sobre Normas para la Construcción y Adaptación de Edificaciones de Uso Público, Accesibles a Personas con Impedimentos Físicos*. Gaceta Oficial No 38.598. Caracas, 22 de septiembre de 1995.

Cabildo Metropolitano de Caracas (2003). *Propuesta de Ordenanza del Sistema Metropolitano para la Integración Social y la Igualdad de Oportunidades de las Personas con Discapacidad o Necesidades Especiales*.

Comisión Venezolana de Normas Industriales. Norma COVENIN 2733:2004

Concejo del Municipio Libertador (2002). *Ordenanza Modificatoria de la Ordenanza sobre normas para la construcción y adaptación de edificios e instalaciones para el uso por parte de personas con discapacidad*. Gaceta Municipal Municipio Libertador del Distrito Capital N° 2259 De 2002.

Concejo Municipal del Municipio Libertador (2015). Proyecto de Ordenanza del Sistema Municipal de Atención Integral a las Personas con Discapacidad.

Concejo Municipal del municipio Chacao. Reforma de la Ordenanza sobre la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias en el municipio Chacao (2019).

Concejo Municipal del Distrito Sucre del estado Miranda. Ordenanza sobre accesibilidad arquitectónica y urbanística para personas con discapacidad y/o movilidad reducida (Gaceta Municipal del Municipio Sucre, Estado Miranda, año 2003).

Concejo Municipal del Municipio Baruta. Ordenanza sobre las personas con discapacidad y accesibilidad en el Municipio Baruta del Estado Miranda (Gaceta Municipal del Municipio Baruta, Estado Miranda, Número Extraordinario 259-10/2022 del 21 de octubre de 2022).

Gobernación de Miranda. *Ley para la Protección e Integración de las Personas con Discapacidad del Estado Miranda* (07 de junio de 2004).

Presidencia de la República. *Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Reforma Parcial de la Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social*. Gaceta Oficial No. 5.891 Ext. Caracas, 31 de julio de 2008.

Páginas web consultadas:

Banco Mundial disponible en <https://www.bancomundial.org/es/topic/disability/12/04/2024>

Naciones Unidas disponible: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

Agenda 22 de la ONU disponible en: <http://dd85.blogs.apf.asso.fr/media/00/00/1048958692.pdf>

https://handipole.org/IMG/pdf/Agenda_22_1_PDL_fev13.pdf

CEPAL disponible en <https://www.cepal.org/es>

ONU HÁBITAT disponible en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>

<http://laaccesibilidaddesdetodos.blogspot.com/2011/02/los-principios-del-diseno-universal.html>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/09/30/ciudad-accesible-como-debieran-ser-las-veredas-y-cruces-peatonales/>

Ciudades inteligentes disponible en: <https://www.esmartcity.es/comunicaciones/comunicacion-accesibilidad-universal-importante-reto-humanizacion-ciudades-inteligentes>

Accessible City Maps disponible en:

<https://www.linkedin.com/company/accity/?originalSubdomain=ve>

Accesibilidad cognitiva disponible en: <https://www.slideshare.net/slideshow/accesibilidad-cognitiva-en-el-transporte/110626585>

Donostia bus disponible en: <https://www.dbus.eus/es>

<https://gemini.google.com/app/9868cf3d96b69b7a?sjid=11627816971642921313-NA>

Ciudad accesible Chile disponible en: <https://www.ciudadaccesible.cl/>

BID en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/como-planificar-ciudades-accesibles/>

Premio ciudad accesible disponible en:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_23_6163

Unión Europea extraído de <https://cde.ugr.es/index.php/union-europea/noticias-ue/1502-cordoba-gana-el-segundo-premio-ciudad-accesible-de-2023>

PEAUM: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Normativa/Oficina-de-Accesibilidad/>

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (pave) (2019)

<https://www.aube.gouv.fr/actions-de-l-etat/amenagement-du-territoire-urbanisme-construction-logement/accessibilite/un-gestionnaire-de-voirie/>

<https://atencionalciudadanochacao.blogspot.com/2019/12/proyecto-de-reforma-de-la-ordenanza.html>

Alcaldía de Baruta <https://drive.google.com/file/d/1QVHsD3IBbwJPwQ2nmFfq1665TRuiXCTB/view>

<http://www.conapdis.gob.ve/>

<http://www.minec.gob.ve/mision-jose-gregorio-hernandez-se-creo-hace-13-anos/>

ANEXO

RESULTADOS DE LA ESTADIA EN FRANCIA: Comprendida entre el 1 de abril y el 4 de mayo de 2012.

CIUDADES VISITADAS: Paris, Lyon, Grenoble

INSTITUCIONES:

En las instituciones que se mencionan a continuación, se hicieron entrevistas a personas que se contactaron previamente vía email:

Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine

- Sébastien Velut. Director.
- Rebeca Ornelas Bernal. Relations internationales / partenariat

Centre Technique National d'Études et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI).

Este Centro tiene por objeto informar al ministro de asuntos sociales sobre las necesidades de los niños o adultos con discapacidad o inadaptados, los métodos de prevención y de observación en materia de discapacidad, así como la eficacia de políticas públicas. A tal efecto, el centro se compromete a elaborar todas las encuestas y trabajos necesarios, ya sea por la demanda del ministro, por la demanda de personas públicas o privadas, o por su propia iniciativa.

El Centro concentra y difunde documentación francesa y extranjera concerniente a los estudios y diversas políticas públicas en dirección a las personas discapacitadas.

Personas entrevistadas:

- Yvonne Bertrand. Service de Documentation
- Jésus Sanchez. Ha sido Director de investigación del Centre Technique National d'Études et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI). Ha realizado una serie de trabajos sobre el tratamiento de la situación de discapacidad que están citados en la bibliografía.
- Catherine Barral. Chargée de recherche. Investigadora sobre la clasificación internacional del funcionamiento de las personas con discapacidad para la Organización Mundial de la Salud.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions – CERTU del Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions del Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables – Lyon.

Personas entrevistadas:

- Françoise Meteyer-Zeldine. International Affairs Manager
- Bernard Fiole. Chef du Groupe Equipements Publics. Charge de la Mission « Ville Accessible à Tous »
- Maryvonne Dejeammes. Département Voirie, espace public. Chargée de mission Accessibilité et Personnes âgées.
- Laurent Saby. Department Maitrise d'Ouvrage et Equipement Publics.

Instituto de Urbanismo de Grenoble, Université Pierre Mendès France.

- Emmanuel Matteudi. Directeur de la spécialité « Urbanisme et projet urbain en alternance » dans le cadre du Master "Sciences du territoire".

Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain CRESSON Grenoble.

- Revisión de Bibliografía en el Centro de Documentación

Bibliothèque de la Marie de Paris. Aquí sólo se revisó bibliografía.

INSTITUCIONES CONTACTADAS QUE NO RESPONDIERON:

Maison Départementale des Personnes Handicapées

Marie de Paris. Respondieron después de haber partido.

Mission Handicap - Université Paris 3 Sorbonne Nouvelle.