

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL
Tesis Licenciatura en Trabajo Social

**Un análisis sobre accesibilidad y discapacidad
en espacios públicos. Estudio de las playas
canarias “Calcagno” y “La Serena”**

Camila Lomazzi
Tutor: Ricardo Klein

2018

“Porque todos somos iguales...

No importan nuestras diferencias...

No andar,

ni ver,

no escuchar,

ni sentir

esto no es una limitación.

Limitación es no tener una oportunidad”

Eduardo Galeano

Resumen

La presente monografía de grado pretende ampliar el conocimiento existente acerca de la discapacidad y accesibilidad a las playas del departamento de Canelones así como determinar si estas constituyen lugares accesibles para la concurrencia de personas en situación de discapacidad.

Los espacios públicos son lugares de interrelación ciudadana que tienden a favorecer y promover la participación e integración de sus habitantes. Existen también, espacios que no pueden ser apropiados por todos, o que excluyen a algunas minorías por contar con barreras de diversos tipos que dificultan el acceso. Uno de estos lugares son las playas.

En el año 2016 la Intendencia de Canelones inauguró dos bajadas accesibles, una en Ciudad de la Costa y otra en Costa de Oro. La primera se encuentra en Shangrilá, en la bajada 10 ubicada en Av. Calcagno y la Rambla Costanera mientras que la segunda se encuentra ubicada en Atlántida, en la bajada de la Playa “La Serena” sobre la rambla y la calle Árbol de Judea.

El interés de esta investigación es problematizar la accesibilidad de estas bajadas y poder conocer la percepción de las personas en situación de discapacidad que las utilizan.

Con este propósito se pretende obtener información acerca del significado que tiene para la mencionada población la accesibilidad a las playas así como los usos que dan a estos espacios.

Además se busca visibilizar la accesibilidad como motor creador de ciudades más inclusivas.

Palabras claves: Discapacidad, Accesibilidad, Espacios Públicos, Playas, Canelones

Indice

Resumen.....	3
Introducción.....	6

CAPÍTULO I

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	8
1.1.Planteo general de la investigación.....	8
1.2.Justificación.....	9
1.3.Contextualización.....	10
1.3.1. Discapacidad en Uruguay y Canelones.....	10
1.3.2. Aspectos geográficos del departamento de Canelones.....	11
1.3.3. Programa “Mar al alcance”.....	14

CAPÍTULO II

MARCO CONCEPTUAL.....	16
2.1. Ciudad y espacios públicos.....	16
2.1.1. La ciudad y sus múltiples facetas.....	16
2.1.2. Ciudadanía y conquista del espacio público.....	18
2.2 Espacio público ¿accesible?.....	19
2.2.1. Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT).....	20
2.2.2.. Las barreras del entorno.....	21
2.3. Discapacidad y formas de abordaje.....	22
2.3.1. Concepciones de la discapacidad en los marcos normativos nacional e Internacional.....	24

CAPÍTULO III

ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	28
3.1. Diseño de investigación.....	28
3.2. Técnicas de recolección de información.....	29
3.2.1. Entrevista.....	29
3.2.2. Observación.....	30
3.2.3. Registro fotográfico.....	31
3.2.4. Población objetivo.....	32
3.3. Desarrollo del trabajo de campo.....	32

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS.....	34
4.1. Playas accesibles: distintas miradas sobre el mismo espacio.....	34
4.1.1. Barreras en el transporte público.....	35
4.1.2. Construcciones en torno al concepto de accesibilidad.....	39
4.2. Uso y apropiación de la playa como espacio público.....	41
4.2.1. Lo que se dice y lo que sucede con algunos requisitos del espacio urbano accesible.....	42
4.2.2. Problematización de la accesibilidad en las Playa “Calcagno” y “La Serena”.....	50
REFLEXIONES FINALES.....	54

Referencias bibliográficas

Anexos

Introducción

El presente documento forma parte de la monografía de grado con la que se concluye la Licenciatura en Trabajo Social de la Universidad de la República.

El tema de esta monografía es el análisis y problematización de la accesibilidad de las personas en situación de discapacidad a las playas, centrándose en la percepción de los mismos sobre dos playas de Canelones catalogadas como accesibles, la playa “La Serena” en Atlántida y la playa sobre la bajada 10 de Calcagno (de aquí en más playa “Calcagno”) en Shangrilá, Ciudad de la Costa.

Más de medio millón de personas en Uruguay cuentan con algún tipo de discapacidad. Se busca conocer de qué manera habitan y perciben el espacio público las personas en situación de discapacidad, cuáles son las barreras más frecuentes que encuentran a la hora de visitar las playas así como establecer aportes que puedan servir de insumos para la creación de nuevas playas accesibles.

El primer capítulo se introduce en el proyecto de investigación. Aquí queda plasmado el planteo de la investigación, la justificación de elección de las temáticas de discapacidad, accesibilidad y espacios públicos. Seguidamente se encuentra la contextualización, en donde se desarrollan algunos aspectos considerados relevantes en cuanto a la discapacidad a nivel nacional y departamental en Canelones y aspectos geográficos. También se describe en esta parte el programa “Mar al alcance”.

En el segundo capítulo se aborda el marco conceptual con categorías como: ciudad, espacios públicos, la historia y las concepciones de discapacidad contemplando los marcos normativos tanto nacional como internacional.

A continuación, el tercer capítulo contiene lo relativo a los aspectos metodológicos de este trabajo. En una primer parte se desarrolla teóricamente lo que se entiende por diseño de investigación así como las técnicas utilizadas. Finalmente se detalla el desarrollo del trabajo de campo.

El cuarto capítulo trata sobre el análisis del trabajo de campo. Tomando todos los datos obtenidos, entrevistas, fotografías y observaciones, los criterios escogidos de las normas UNIT y las categorías teóricas, se analiza la accesibilidad en la playa “La Serena” y “Calcagno”. Este capítulo concluye con el desarrollo de las reflexiones finales donde se exponen los resultados

en cuanto al cumplimiento del objetivo general y específicos y se plantean las conclusiones obtenidas sobre el estudio.

CAPÍTULO I. PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteo general de la investigación

Esta monografía tiene como uno de sus propósitos acercarse a la realidad que viven las personas en situación de discapacidad a la hora de habitar la playa como espacio público en la zona costera del departamento de Canelones. Dentro de este marco, el tema es: la discapacidad y accesibilidad a las playas de Canelones. Las playas escogidas tienen la particularidad de ser reconocidas como playas accesibles por haber inaugurado “bajadas accesibles” hace un par de años.

De lo anterior se desprende la pregunta problema que guiará la investigación *¿Constituyen las playas “La Serena” y “Calcagno” del departamento de Canelones lugares accesibles para ser visitados por personas en situación de discapacidad?*.

El objetivo general de la investigación es *contribuir al conocimiento sobre la accesibilidad en las playas del departamento de Canelones de las personas en situación de discapacidad*.

Los siguientes objetivos específicos y preguntas de investigación se establecieron a partir del objetivo general planteado.

Objetivo específico 1: Problematizar la accesibilidad de las playas de la bajada 10 de Avenida Calcagno y Rambla Costanera en Shangrilá y la bajada de la Playa “La Serena” de Atlántida en Canelones.

Las preguntas que se han escogido para dar respuesta a este objetivo son: ¿Cuáles son las características de una “Bajada accesible”?, ¿Existe un modelo de accesibilidad para el diseño de bajadas accesibles?, en el caso que exista, ¿cuál es este modelo en las playas “La Serena” y “Calcagno”?

Objetivo específico 2: Conocer percepciones de las personas en situación de discapacidad sobre las playas accesibles de la bajada 10 de Avenida Calcagno y Rambla Costanera en Shangrilá y la bajada de la Playa “La Serena” en Atlántida.

Se proponen las siguientes preguntas para alcanzar el objetivo: ¿existen limitaciones en el espacio público para acceder a las playas?, ¿si existen, cuáles son?, ¿cómo se podría interpretar la existencia de barreras?, ¿cuál es la percepción de las personas en situación de discapacidad sobre la accesibilidad?

Objetivo específico 3: Identificar el significado que tiene para las personas en situación de discapacidad el acceso a las playas.

A partir de este objetivo se proponen las siguientes preguntas: ¿qué factores influyen en su concurrencia a las “playas accesibles” de Canelones?, ¿qué usos le dan al espacio físico en cada playa?

1.2. Justificación

Uruguay cuenta con una franja costera de aproximadamente 670 kilómetros de extensión, de los que 450 km corresponden al Río de la Plata y 220 al océano Atlántico.

La principal zona turística del país es la denominada playa del este, debido a que es la que atrae la mayor cantidad de turistas. La misma incluye las playas de Ciudad de la Costa, Costa de Oro, Maldonado y Rocha. (Gómez, 2009, p.4)

A fines del siglo XIX los “baños de mar” comenzaron a practicarse con frecuencia en la sociedad. Primero fueron las playas montevideanas de Capurro, Pocitos y Ramírez las más conocidas y elegidas por la clase alta; pero cuando comenzaron a ser visitadas también por los sectores populares, los círculos sociales más ricos buscaron ambientes exclusivos para disfrutar de sus vacaciones, así surgieron nuevos espacios de veraneo o balnearios (Bonsignore, 2001).

Hoy en día, la playa forma parte de nuestra identidad, elegida principalmente (aunque no solamente) en verano por las múltiples posibilidades que brinda para actividades de esparcimiento, recreación, deporte, relax y otras. Es un espacio público y como tal, posibilita el encuentro de personas que de otra forma no circularían por estos espacios comunes.

Sin embargo, esta no parece ser la realidad de las personas en situación de discapacidad si se consideran las barreras que deben sortear quienes quieren visitarlas. Las barreras no solamente limitan el acceso y la participación de esta población sino también de adultos mayores, embarazadas, personas con movilidad reducida usuarias de algún tipo de ayuda técnica como andadores, bastones, etc. La dificultad en la accesibilidad a espacios públicos como son las playas, atenta contra la igualdad de oportunidades en el ejercicio de derechos como la libertad de desplazamiento, recreación, descanso y disfrute del tiempo libre, la participación y acceso a lugares que ofrezcan servicios culturales, entre otros.

Esto ha despertado el interés para la producción de conocimiento en lo que refiere a la manera de habitar los espacios de la población en situación de discapacidad así como conocer su percepción en cuanto a la accesibilidad.

Luego de una pesquisa bibliográfica y una búsqueda en páginas estatales, se ha constatado la ausencia de estudios de accesibilidad sobre el departamento de Canelones. Como antecedente se estudió una tesina sobre playas accesibles en Montevideo que aborda el tema desde una perspectiva con énfasis en lo arquitectónico.

Resulta entonces apropiado comenzar a realizar aportes que contribuyan a ampliar las fuentes de información, problematizar, cuestionar y analizar la temática. De esta manera, apostando al diálogo, difusión y estudio se está contribuyendo a obtener avances, generar ideas y propuestas en lo que respecta a los derechos de las personas en situación de discapacidad en cuanto al uso y apropiación de los espacios públicos.

1.3. Contextualización

1.3.1 Discapacidad en Uruguay y Canelones.

De acuerdo a los datos recabados por el último Censo nacional del año 2011, la población de Uruguay es de 3.251.654 personas. Más de medio millón (517.771) presentan al menos una discapacidad permanente, lo que corresponde al 15.9 % de la población total. (Instituto Nacional de Estadística, de aquí en más INE). Del total de la población con discapacidad se observa que el 64,1% se encuentra en el interior del país y el 35,9% se halla en Montevideo ¹.

El censo arrojó los siguientes datos: de la población que presenta al menos una discapacidad permanente (517.771), 70.6% es el porcentaje de personas que tienen al menos una discapacidad leve, 24.9 % tienen al menos una discapacidad moderada y 4.5% cuentan con al menos una discapacidad severa (INE, 2011).

¹ Las preguntas del Módulo de Discapacidad del Censo 2011 tuvieron como objetivo conocer el número de personas que presentan alguna dificultad permanente o limitación (duradera en el tiempo, por un período superior a un año, originadas en una deficiencia) para ver, oír, caminar o aprender y su grado de severidad (Nuñez, 2014, p. 97) identificado según la siguiente escala: “alguna dificultad” = limitación leve, “mucho dificultad” = limitación moderada y “no puede hacerlo” = limitación severa (Nuñez, 2013, p. 3).

Montevideo y Canelones, representan a nivel del país, los departamentos con mayor cifra de personas con discapacidad, siendo del 35.9 % en Montevideo y del 16.8 % en Canelones.

En el caso de Canelones, la población total es de 518.530 (INE, 2011) en tanto que la población que presenta al menos una discapacidad permanente es de 87.170. Entre ellas, 70.7 % es el porcentaje de personas que presentan al menos una discapacidad leve, mientras que el 25.2 % del total son las que presentan al menos una discapacidad moderada y el 4.1% son las personas con al menos una discapacidad severa.

1.3.2 Aspectos geográficos del departamento de Canelones

Canelones posee, entre tantas bellezas naturales, una franja costera de más de 65 kilómetros de playas aptas para el baño y de arenas blancas (Uruguay Natural, 2017).

Costa de Oro es el nombre de una de las principales regiones turísticas del país. Abarca más de 30 balnearios ubicados entre el arroyo Pando y el arroyo Solís grande, con la ruta 8 y 9 como límites norte. Entre sus principales balnearios, se destacan: Salinas, Marindia, Pinamar, Parque del Plata, Costa Azul, Atlántida, La Floresta, Jaureguiberry y Bello Horizonte. Estos balnearios ofrecen, tanto al turista local como al extranjero, playas de arenas blancas y finas además de tranquilidad y seguridad (Uruguay Natural, 2018).

Por otro lado, Ciudad de la Costa es una ciudad de Canelones, ubicada al oeste de la Costa de Oro a orillas del Río de la Plata entre el arroyo Carrasco y el arroyo Pando. Fue declarada ciudad en el año 1994, año en el que también surge su denominación actual. Es la segunda ciudad más poblada del Uruguay de acuerdo con el Censo del año 2011 con 112.449 habitantes (INE, 2011).

Debido a la extensa franja costera del departamento, y teniendo en cuenta que sería imposible realizar un estudio que contemple las playas accesibles de todos los balnearios de Canelones, se han escogido dos playas específicas, ambas con la característica de haber sido inauguradas hace dos años por el Gobierno de Canelones bajo la denominación de “Bajadas accesibles”.

La primera bajada accesible fue inaugurada en febrero del año 2016 en la ciudad de Atlántida por iniciativa conjunta de la OPP (Oficina de Planeamiento y Presupuesto) y el

gobierno de Canelones. Se realizó en la Playa “La Serena” y fue catalogada como de “accesibilidad universal”.



Mapa satelital 1, playa “La Serena”(Fuente: Google Maps)



Ilustración 1-Vista de la bajada playa “La Serena”. ©Camila Lomazzi

El 21 de noviembre de ese mismo año se inaugura en Shangrilá la segunda bajada de “acceso universal”, ubicada en Av. Calcagno y rambla costanera, bajada 10 de Ciudad de la Costa.



Mapa satelital 2, playa “Calcagno” (Fuente: Google maps)



Ilustración 2-Vista lateral desde ciclovía, bajada 10 de playa “Calcagno” ©Camila Lomazzi

Las “bajadas accesibles”, comprendieron la construcción de “pasarelas autoportantes”(Intendencia de Canelones, 2018). Además de construirse con el fin de promover la inclusión social y facilitar el acceso de personas en situación de discapacidad a las playas Canarias, forman parte de un Plan de Protección del ecosistema costero, que intervendrá en 15 puntos de las playas de Canelones. El plan de protección incluye veinte nuevas rampas de acceso, la colocación de cercas captoras de arena y plantación de especies vegetales adecuadas para la recuperación de las dunas. (Uruguay Sociedad de la Información, 2016).

1.3.3 Programa “Mar al alcance”

En la playa “La Serena” de Atlántida, una de las playas elegidas para esta investigación, este año tuvo lugar la segunda edición del programa “Mar al Alcance”, creado por el Comité Departamental de Accesibilidad. El Comité surge en setiembre del año 2016 con el propósito de “desarrollar una estrategia institucional de la política del Gobierno de Canelones dirigida a la inclusión social” (Intendencia de Canelones, 2016). Cuenta con la participación de distintas direcciones del gobierno departamental: Gestión Ambiental, Gestión Territorial, Desarrollo Social y Turismo.

Es así que nace “Mar al Alcance”, programa que tiene por objetivo la generación de sitios de playas accesibles que cuenten con equipamiento para el acceso y disfrute, adecuándolas con (materiales e infraestructura como alfombras costeras accesibles de madera, sitios de sombra y sillas anfibia; sillas especiales que se deslizan por la arena y flotan en el agua), sin costo (Intendencia de Canelones, 2017). El programa tiene como población objetivo personas en situación de discapacidad y adultos mayores. Por esta razón el Área de Persona Adulta Mayor y el Área de Discapacidad trabajan conjuntamente en la difusión de la propuesta a través de las redes de discapacidad y adultos mayores que existen en los territorios.

La primera edición del programa funcionó en los meses de enero y febrero de 2017, los días martes y jueves. Debido al aumento de personas y grupos interesados en participar, la pasada edición amplió la agenda semanal para los días martes, miércoles, jueves y viernes. Una vez se coordina el día de participación, el programa pone a disposición el transporte en el que se hace el traslado de las personas y el equipo que acompañarán en la jornada.

A las nueve de la mañana comienza la propuesta que incluye mayoritariamente actividades de playa como juegos y la posibilidad de tomar baños de mar. Al mediodía, las personas se dirigen al Espacio Cultural Facundo Neruda donde se almuerza (el almuerzo no

corre por cuenta del programa). Seguidamente se realiza un recorrido por alguno de los sitios emblemáticos del balneario y cercanías como son el “Paseo del Sol” de Páez Vilaró, la escultura del Sapo Ruperto o “El Águila”. El programa aporta todo lo que tiene que ver con la infraestructura y recursos materiales como las sillas anfibias, alfombra de madera que llega a la orilla, cambiadores y sanitarios accesibles, juegos de playa y un área de sombra entre otros. Las actividades terminan aproximadamente a las 16 horas con el viaje de retorno.

CAPÍTULO II. MARCO CONCEPTUAL

A continuación se desarrollan las categorías teóricas que guiarán esta investigación. Funcionaran como ejes centrales y crearán una base teórica que será consultada a lo largo de todo el trabajo.

2.1 Ciudad y Espacios Públicos

2.1.1 La ciudad y sus múltiples facetas

El término “Ciudad” puede abordarse desde una infinidad de miradas. Aquí, se abordará en interacción con el concepto de Espacio Público.

Jordi Borja (2003) define a la ciudad como “un espacio público, un lugar abierto (...) una realidad histórico-geográfica, sociocultural incluso política, una concentración humana y diversa dotada de identidad o de pautas comunes y con vocación de autogobierno”. (p.21)

Es el escenario de los diversos conflictos de intereses entre instituciones, colectivos, entre distintas voluntades y propuestas sobre el uso del espacio público. Los conflictos sociales son parte de la ciudad, y esto se debe a la gran cantidad de proyectos humanos que responden a necesidades e intereses opuestos (Borja, 2003).

También es el espacio donde suceden transformaciones de índole social, ya que a lo largo de la historia ha sido lugar de conquistas de libertades y derechos. Ella misma se transforma, acompañando el devenir del tiempo.

La ciudad, como creación del hombre, nace del pensamiento, no es únicamente una construcción para cobijarse, es el orden de un espacio de múltiples relaciones, un territorio delimitado en donde se concentran poblaciones y diversas actividades (Borja, 2003). Los autores Lefevre y Borja coinciden en este punto al considerar a la ciudad como mera creación del hombre. Lefevre agrega más al catalogar a la ciudad como una obra de arte en la que el espacio está organizado, instituido, modelado y configurado por grupos de acuerdo con sus exigencias, ética e ideología. (Lefebvre, 1976).

Resulta pertinente realizar una distinción entre lo que se entiende como ciudad y lo urbano. Para esto, se toman los aportes de Delgado (2007) quien describe a la ciudad como un sitio y a la urbanidad como una especie de sociedad que puede tener lugar en la ciudad o no, pues “lo urbano” tiene lugar en otros contextos fuera de los límites de la ciudad.

Las ciudades pueden y deben ser planificadas. Lo urbano no. Lo urbano es lo que no puede ser planificado en una ciudad, ni se deja. Es la máquina social por excelencia, un colosal artefacto de hacer y deshacer nudos humanos que no puede detener su interminable labor. En cambio (...) el proceso que se sigue es exactamente el contrario. Se planifica lo urbano (la calle y la vida que se despliega en y por ella), pero no la ciudad, que es vendida para que el más feroz de los neoliberalismos la deprede y haga de ella un negocio. (Delgado, 2007, p.18)

Es que no se puede dejar de considerar a la ciudad como sede de poder y de dominación. Borja (2003) caracteriza a la ciudad como un territorio protector que favorece la igualdad de los ciudadanos. Sin embargo, las distintas realidades demuestran la exclusión y desamparo de algunos en contraposición de los privilegios y el disfrute de libertades urbanas de otros.

Se entiende que existen diversas formas de habitar las ciudades y que cada uno de nosotros, desde nuestro rol de ciudadanos, nos enfrentamos día a día con múltiples escenarios, pero cabe preguntarse ¿qué hay de aquellos que por su situación económica, vulnerable o minoritaria soportan mayores niveles de dificultad? Vivir con una discapacidad sigue siendo motivo de luchas y reivindicaciones para una ciudad más accesible. Como afirma Zetina (2013) “Las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes” (p. 2).

Por otro lado, los espacios públicos de las ciudades son portavoces de las características de una sociedad, desde sus diseños, tamaños, áreas verdes, su uso y desuso muestran hábitos de los ciudadanos.

El espacio público se relaciona con la esfera pública, que se entiende gracias a la dicotomía con la esfera privada. Deviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública cuyo objetivo son los usos sociales de la vida urbana (esparcimientos, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales) (Borja, 1998).

Es considerado entonces, símbolo y representación de la interrelación ciudadana. Sánchez-Praga (citado en Lombardo, 2015) afirma que la ciudad “abarca desde el tránsito hasta la utilización de bienes y servicios colectivos, y prefigura en ella la dimensión política de lo público como lugar de ejercicio de las relaciones de poder”. Por su parte, Lefebvre (1976) reafirma esta idea cuando plantea el carácter político e ideológico del espacio que se presenta como un todo homogéneo pero es un producto social.

2.1.2. Ciudadanía y conquista del Espacio Público

El espacio público supone uso social y multifuncionalidad, favorece y promueve la participación ciudadana y la integración, pero sólo de quienes se apropian de él. Delgado (2007) considera que el espacio es patrimonio de quien lo ocupa para usarlo y no de quien lo posee y que la propiedad de un espacio sólo se da como dinámica de colonizaciones transitorias. Estas colonizaciones son parte del hacer de “la ciudadanía”, es el estatuto de aquellos que habitan la ciudad. La ciudadanía ha sido históricamente reconocedora y protectora de los derechos del individuo, y es, hoy, conquista cotidiana.

La ciudadanía es una conquista cotidiana. Las dinámicas segregadas, excluyentes, existen y se renuevan permanentemente. La vida social urbana nos exige conquistar constantemente nuevos derechos o hacer reales los derechos que poseemos formalmente. (...) se trata (...) de enfatizar que un desarrollo pleno de la ciudadanía se adquiere por medio de una predisposición para la acción, la voluntad de ejercer las libertades urbanas, de asumir la dignidad de considerarse igual a los otros. (Borja, 2003, p. 23)

Un ejemplo claro de esta conquista de derechos de la que habla Borja en la cita anterior es la aparición del “Derecho a la ciudad”, término planteado por Lefebvre en el año 1968.

El autor describe este derecho como el que tienen los ciudadanos a participar en todas las redes y circuitos de comunicación, información e intercambios. El derecho a la ciudad manifiesta la crisis de los centros que rechazan hacia la periferia a los que no tienen participación en privilegios políticos. Reivindica el derecho del encuentro y reunión por ser necesidades menospreciadas así como la necesidad de una vida social, la necesidad lúdica y la función simbólica del espacio. El derecho a la ciudad promueve la unión sin eliminar las confrontaciones y luchas que dan sentido a la polis (Lefebvre, 1976).

Este derecho es de suma importancia si queremos crear ciudades que tengan en cuenta las necesidades humanas y la posibilidad de transformar lo ya existente.

De este modo, el ser ciudadanos no solo significa el ejercicio de nuestros derechos y nuevas conquistas, sino también la asunción de responsabilidades personales y sociales (Dell’Anno, Corbacho, Serrat, 2004).

En el lenguaje de las ciencias humanas suelen aparecer familias conceptuales; agrupaciones semánticas de conceptos que se aluden mutuamente y se explican unos con otros (Trilla, 1997). Esto es exactamente lo que sucede con conceptos como el de Ciudad, Espacios Públicos y Ciudadanía. Se encuentran estrechamente relacionados, tal es así que hablar de uno de ellos implica considerar implícita o explícitamente a los otros dos.

Dell' Anno (2004) se refiere a la existencia de un reconocimiento por parte de las democracias modernas de igualdad de todos ante las leyes y del Estado como garante de esta condición. Pero aún se continúa cuestionando en qué medida ejercen los atributos de ciudadanía quienes siguen siendo discriminados negativamente por poseer algún tipo de deficiencia o discapacidad.

Ser ciudadanos implica el desarrollo de un sentimiento de pertenencia respecto a una comunidad y también que esa comunidad nos reconozca. Al respecto Borja expresa que “Ser ciudadano es sentirse integrado física y simbólicamente en la ciudad como ente material y como sistema relacional, no solo en lo funcional y en lo económico. Se es ciudadano si los otros te ven y reconocen como ciudadano” (2003, p. 28)

El espacio público contribuirá más a la ciudadanía cuanto más polivalente sea en términos funcionales y más favorezca el intercambio (Borja, 1998).

Conquistar el espacio público supone primeramente alcanzarlo. Se entiende que la accesibilidad es el medio y la característica fundamental para lograrlo.

2.2. Espacio público ¿accesible?

Uno de los mayores obstáculos a los que se enfrentan las personas en situación de discapacidad en su quehacer cotidiano, son las disposiciones del espacio físico para llevar adelante diferentes actividades y sostener sus vínculos sociales. “Generar un lugar público accesible, al que se pretende que concurren diversidad de personas, provoca a su vez otros cambios: contar con tránsito accesible para poder llegar y adecuar otras partes del entorno que permitan el acceso” (Lezama, 2014, p.21).

Existe, tradicionalmente, un diseño de infraestructura urbana que ha tenido en poco o en nada en cuenta las necesidades de las personas en situación de discapacidad. Este modelo de diseño tradicional comprendía el “diseñar para todos” como la creación de un diseño en el que se promediaban algunos parámetros representativos del ser humano como son los sociales,

culturales, psicológicos y los físicos, peso, altura, visión, etc. Es por esta razón que el entorno se fue construyendo para mujeres y hombres “promedio” sin contemplar las diversidades características del ser a lo largo de su vida (Álvarez, Galíndez, Amarillo, Sanz, 2014).

2.2.1. Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT)

El Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (de ahora en más UNIT) es una institución privada dedicada a la promoción y mejoramiento de la calidad de vida. Entre otras funciones se encuentra la elaboración y promoción de normas sobre Accesibilidad.

Las normas constituyen herramientas fundamentales ya que se utilizan como soporte técnico de la legislación y reglamentación cuando son declaradas de cumplimiento obligatorio.

UNIT define a la accesibilidad en forma genérica como “la condición que cumple un espacio, objeto, instrumento, sistema o medio, para que sea utilizable por todas las personas, en forma segura, equitativa y de la manera más autónoma y comfortable posible” (UNIT, 200-2014, p.6). Por su parte, Olivera define a la accesibilidad como:

La facilidad con que un lugar puede ser alcanzado desde otro, es una cualidad referida al espacio. La accesibilidad no es un absoluto, es necesaria la deconstrucción del concepto tradicional, ya que se debe tener en cuenta la diversidad de las personas y la diferenciación en la movilidad; es un concepto relativo, en función de las características del usuario, del tipo de desplazamiento y de otros muchos condicionantes, como los factores climáticos, la calidad de las vías, etc. (Olivera. A, 2006, p 332)

A decir de Venturello las limitaciones que impone el espacio físico sólo pueden sortearse al transformarlo. Tener un espacio público accesible se torna una condición mínima de inclusión (Venturello en Coriat, 2006).

En los últimos años ha habido grandes avances en el diseño de los entornos. Esto podría ser consecuencia de la toma de conciencia en cuanto a la diversidad característica de los seres humanos y la variedad de situaciones por las que atraviesan las personas a lo largo de su vida, asociadas a variables como la fuerza, velocidad, movilidad, visión, etc.

Ahora bien, tomando en consideración las definiciones descriptas anteriormente, se observa que existe una concepción de Accesibilidad ligada principalmente al entorno físico y las barreras que el medio impone a las personas en situación de discapacidad. Cuando hablamos de accesibilidad, asociamos casi inmediatamente el término con el medio físico, pero la

accesibilidad es mucho más que eso. Coincidimos con Míguez cuando define accesibilidad como:

El acceso con el que las personas con discapacidad cuentan en su vida cotidiana para poder funcionar y participar independientemente en los asuntos que hacen al individuo en los términos propios de uno mismo. La imposibilidad a este acceso, determina en mayor o menor medida, la exclusión social de las personas con discapacidad, sin estimar cuál sea su dificultad, sin considerar las habilidades que sí posee. (Míguez, 2009, p.80)

Esta categoría será retomada a lo largo de todo el análisis ya que transversaliza las demás categorías escogidas.

2.2.2. Las barreras del entorno

Las barreras son definidas como todo impedimento u obstáculo que impide el movimiento, la plena participación, el tránsito y el ejercicio de los derechos de las personas (Arjona, 2010). En este sentido Olivera (2006) plantea que “(...) las barreras creadas por el espacio natural y por el espacio construido son exclusógenos especialmente graves. Producen exclusión económica, educativa, de las redes sociales, de la participación ciudadana, del ocio, etc” (p.332). Las barreras interactúan con las personas en situación de discapacidad limitando su participación plena y efectiva en la sociedad.

Es en gran parte el medio el que determina el efecto de una deficiencia sobre la vida diaria de las personas. A continuación, un ejemplo representativo: un sujeto en silla de ruedas se dirige a una tienda de ropa y no puede entrar al probador. En este caso la inaccesibilidad al probador constituye una barrera espacial, no es producto de la discapacidad motriz de la persona.

Las barreras se pueden clasificar en cinco categorías. Existen barreras físicas (arquitectónicas y urbanísticas), barreras de transporte, comunicativas, de acceso a bienes y servicios y actitudinales. Durante mucho tiempo, las barreras físicas eran aceptadas como inevitables. En las décadas del 80 y 90 surge la idea de eliminación de las barreras arquitectónicas para atender a las personas en situación de discapacidad (Alvarez & Camisã, 2004).

Más tarde se incorpora la concepción de Diseño Universal como “el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor

medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado” (Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Art. 2, p.5) Este concepto surge en base al reconocimiento de que muchas personas no se ajustan al modelo imperante de “cuerpo” desde el que se proyectan los espacios públicos. El diseño universal busca tener en cuenta la mayor gama posible de personas reconociendo las diversidades físicas.

Un espacio que favorece el aislamiento es también un espacio que genera pérdida de autonomía. La imposibilidad o dificultad para habitar un espacio, cuando no es por opción, sino por imposición, significa estar excluido de lo que allí acontece y trae prejuicios a la realización de actividades y al encuentro con otros. Sobre este punto, Venturiello (2016) agrega “(...), el espacio físico en la ciudad se presenta como un inhibidor de las redes sociales, las cuales se empobrecen ante las dificultades para concretar los encuentros cara a cara” (p. 89).

2.3. Discapacidad y formas de abordaje

Se propone de aquí en más analizar la concepción de discapacidad como forma de comprender y delimitar la realidad actual de la misma a través de una breve revisión histórica en la que se especificarán las distintas miradas y formas de abordarla.

Desde la edad antigua hasta estos días el tratamiento a las personas en situación de discapacidad ha tenido grandes contradicciones, producto de las distintas concepciones de las que es objeto la discapacidad. Es posible distinguir desde la época antigua hasta nuestros días, tres modelos o formas de tratamiento en torno a la discapacidad. El primer modelo, ubicado dentro de la antigüedad es denominado de **Prescindencia**. Este le asignaba a las causas de la discapacidad un origen religioso al creer que era un castigo de los dioses por un pecado cometido.

En Esparta, la decisión de permitir vivir al recién nacido se encontraba reservada a los miembros más ancianos de la tribu a la que pertenecía el padre (...) Más allá de los motivos religiosos, la práctica del infanticidio se consideraba esencial para controlar la naturaleza de la población espartana (...) en Atenas, el infanticidio también se reservaba para los débiles y deformes. (Palacios, 2008, p. 42)

El segundo modelo se llama modelo **Rehabilitador**, también denominado **Médico Rehabilitador**. Como principal característica se considera que las causas que originan la discapacidad no son religiosas sino científicas. Las personas con discapacidad ya no son tratadas como inútiles debido a que se entiende pueden aportar algo en la medida que sean

rehabilitadas o “normalizadas”. Este modelo busca la recuperación de la persona. Al exponer las actividades que la persona no puede realizar de alguna manera se la está subestimando, lo que desemboca en una actitud paternalista como respuesta social.

Este modelo logra consolidarse a principios del Siglo XX. Las guerras repercutieron en la forma de abordar la discapacidad. La Primera Guerra Mundial dejó muchos soldados heridos a los que se denominó “mutilados de guerra” (persona a quien le faltaba un órgano, sentido o una función) para distinguirlos de las personas discapacitadas por accidentes laborales. Luego de la Segunda Guerra Mundial nace el movimiento médico y la psicología de la rehabilitación.

El concepto de discapacidad desde la perspectiva del modelo rehabilitador pone el énfasis en la persona y su deficiencia sin reparar en las causas o factores sociales. Desde el modelo rehabilitador se considera la discapacidad como un problema ocasionado por una enfermedad o condición de la salud que con ayuda de un tratamiento y cuidados médicos puede conseguir la cura.

Queda entonces desarrollar el último modelo llamado **Social**. Este modelo considera que las causas de la discapacidad no son religiosas ni científicas sino sociales. Aquí el problema no se centra en las limitaciones individuales sino en la sociedad que no presta los servicios apropiados y tampoco se asegura que las necesidades de las personas con discapacidad sean contempladas. Cuando realmente se toma conciencia de los factores sociales que integran el fenómeno, las soluciones se encuentran dirigidas hacia la sociedad o prestando especial atención al contexto en donde la persona en situación de discapacidad desarrolla su vida. “(...) el modelo social reconoce a los sujetos como sujetos de derecho con posibilidades de ampliar sus derechos” (Angulo, Díaz y Míguez, 2015, p.15).

El modelo social presenta coincidencias con los valores de los Derechos Humanos como la igualdad, dignidad, libertad y la capacidad personal de tomar sus propias decisiones teniendo en cuenta sus necesidades. El origen de este modelo se puede ubicar en el siglo XX a finales de la década de los años sesenta en Estados Unidos e Inglaterra. Por estos años nace el Movimiento de Vida Independiente que significó un cambio en la percepción de las personas en situación de discapacidad primero en Estados Unidos y luego en Inglaterra. Los activistas, mayoritariamente personas en situación de discapacidad defienden su derecho “a llevar una vida autónoma y que define esta condición como la restricción a una vida plena, que no obedece a las deficiencias físicas de un individuo, sino a un modo específico de opresión social” (Venturello, 2016, p.19).

Es importante señalar que el modelo social, se presenta hoy día como un ideal o aspiración. Es por esto que aún algunos postulados formulados en el ámbito del derecho no rigen en lo social. Sin embargo no se puede negar los efectos que estos modelos han tenido en el terreno del derecho cuando se considera por ejemplo que hasta hace un tiempo la discapacidad era tratada desde el punto de vista jurídico dentro de los servicios asistenciales, o cuestiones particulares referidas a la incapacitación, etc.

(...) el derecho consideraba a las personas con discapacidad solamente desde el área de beneficencia, sanidad o de cuestiones muy concretas derivadas del derecho civil. No obstante, esta visión ha ido (y sigue) evolucionando en los últimos tiempos hacia una muy diferente, que involucra el cambio desde dichas leyes de servicios sociales, hacia leyes de derechos humanos. Es decir, que las principales consecuencias jurídicas de este cambio de paradigma hacia el modelo social, pueden ser relacionadas con la consideración de la discapacidad como una cuestión de derechos humanos. (Palacios, 2008, p.155)

Por consiguiente es importante destacar la relación existente entre los modelos o formas de abordar la discapacidad descriptos con anterioridad y su incidencia en los marcos normativos. Con este propósito se realizará una descripción de los marcos normativos internacional y nacional tomando los aportes de las autoras Angulo, Díaz y Míguez así como los de Agustina Palacios.

2.3.1 Concepciones de la discapacidad en los marcos normativos internacional y nacional

Las normas también dan cuenta de la construcción histórica de los fenómenos, de los avances y retrocesos. Cuando se habla del modelo social de la discapacidad, es en el entendido de que esta manera de comprender la discapacidad no es acabada, sino que se encuentra redefiniéndose constantemente. En este sentido, los marcos normativos forman parte de las garantías como sujetos de derecho de fortalecer el cumplimiento de los mismos.

Internacionalmente, quien realiza la primera mención sobre el tema es la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en el año 1971 con la Declaración de los Derechos de Retrasado Mental. Posteriormente, en el año 1975 la Asamblea General de la ONU aprueba la Declaración de los Derechos de los Impedidos. Se denomina “Impedido” a : “toda persona incapacitada de subvenir por sí misma, en su totalidad o en parte, a las necesidades de una vida

individual o social normal a consecuencia de una deficiencia, congénita o no, de sus facultades físicas o mentales” (Declaración de los Derechos de los Impedidos, 1975, s/d)

Bajo la definición de “Impedido” la persona en situación de discapacidad quedaba identificada como anómala por causa de una deficiencia. (Ángulo, Díaz, Míguez, 2015). Lejos estaba aún de ser considerada sujeto de derecho.

Estas primeras referencias normativas, si bien reflejan la filosofía del modelo rehabilitador en cuanto a la terminología y a los beneficios sociales recibidos por las personas con discapacidad al ser consideradas un problema individual, son los primeros indicios del pasaje de un criterio rehabilitador a uno social, es decir pasar de la asistencia a los derechos propiamente dichos. (Palacios, 2008).

Le sigue la primera definición internacional por la Organización Mundial de la Salud (OMS) del año 1980 llamada Clasificación Internacional de las Deficiencias, Discapacidades y Minusvalía (CIDDM) donde se define la deficiencia como toda “pérdida o anormalidad de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica”. La discapacidad es entendida como “toda restricción o ausencia de la capacidad de realizar una actividad dentro de la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano” y la minusvalía es “una situación de desventaja para un individuo determinado de una deficiencia o una discapacidad que limita o impide el desarrollo de un rol que es normal en su caso, en función de la edad, sexo y factores culturales y sociales”(Egea, Sarabia, 2001, p.16).

La clasificación fue criticada por organizaciones de personas con discapacidad por considerar la cercanía de las definiciones a clasificaciones médicas que relacionan a la discapacidad y minusvalía como una enfermedad. Si se contemplan los términos utilizados por estas definiciones como por ejemplo pérdida-ausencia-normal-desventaja-limitación-impedimento, se puede observar la connotación negativa que se desprende, además de corroborar la consideración de la discapacidad como ausencia o deficiencia por parte del modelo médico. Es a través de los discursos que se interiorizan y naturalizan ideas que luego pueden dar lugar a acciones concretas de desigualdad (Angulo et al., 2015). Por este motivo resulta imprescindible repensar la forma de concebir la discapacidad.

Como consecuencia de las críticas a la CIDDM, en el año 2001 la OMS desarrolla la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la discapacidad y de la salud (CIF) que constituye un marco conceptual y establece una nueva mirada a la discapacidad y a la salud de índole Biopsicosocial. En esta clasificación se definen sólo la discapacidad y la deficiencia. La

discapacidad “es un término genérico que incluye déficits, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Indica los aspectos negativos de la interacción entre un individuo y (con una condición de salud) sus factores contextuales (factores ambientales y personales)” (OMS, 2001, p.206). Por otro lado la deficiencia es:

La anormalidad o pérdida de una estructura corporal o de una función fisiológica. Las funciones fisiológicas incluyen las mentales. Con anormalidad se hace referencia, estrictamente, a una desviación significativa respecto a la norma estadística establecida y solo debe usarse en este sentido. (OMS, 2002, p.207)

En esta segunda clasificación de la OMS, se proponía un abordaje múltiple de la discapacidad teniendo en cuenta factores como los personales, ambientales, estilos de vida, etc, integrando la perspectiva médica y la social.

En el año 1999, como antesala de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) se aprueba la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad ratificada en nuestro país en el año 2001 con la ley 17330. Esta Convención tiene la particularidad de definir el “término discapacidad” evitando describir de forma singular a las personas en situación de discapacidad. A su vez, también se comienza a considerar al contexto como el causante o agravante de situaciones particulares que viven algunas personas en situación de discapacidad (Angulo et al., 2015).

“El término discapacidad significa una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social” (Convención Interamericana, 1999, art 1).

El último documento internacional sobre el que se hará mención es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad aprobada en el año 2006 y ratificada en Uruguay con la ley 18.418. En dicho instrumento se define a las personas con discapacidad como: “aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”. La Convención se acerca al modelo social cuando refiere a la discapacidad como la interacción de una diversidad funcional y las barreras del entorno que dificultan la participación en la sociedad.

En cuanto al marco normativo nacional, se especificarán sólo algunas leyes en torno a la discapacidad. La ley 16.095 data del año 1989 y considera “discapacitada a toda persona que padezca una alteración funcional permanente o prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral”(Ley 16.095, 1989, art 2).

Para finalizar, se expone como último marco normativo para nuestro país la ley 18.651 que fue aprobada en el año 2010 (pero sin reglamentación aún) y define a la persona con discapacidad como:

(...) toda persona que padezca o presente una alteración funcional permanente o prolongada, física (motriz, sensorial, orgánica, visceral) o mental (intelectual y/o psíquica) que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral. (Ley 18.651, 2010, art. 2)

La Ley 18.651 retoma la definición de la Ley 16.095 cambiando el término de “discapacitada” por “persona con discapacidad”, agregando datos a los tipos de discapacidades (Angulo et al., 2015).

Más allá de este caso concreto, los marcos normativos van adoptando, poco a poco, las distintas miradas y concepciones de la discapacidad como reflejo de las reivindicaciones sociales.

CAPÍTULO III. ASPECTOS METODOLÓGICOS

3.1. Diseño de investigación

La metodología y técnicas que se han utilizado e implementado en este trabajo son cualitativas. La investigación cualitativa comprende el estudio, uso y recolección de materiales empíricos que describen diversos momentos cotidianos y problemáticos, así como sus significados en la vida de las personas. (Vasilachis, 2006)

Lo que busca la investigación cualitativa es obtener datos de personas, contextos o situaciones, etc, con la finalidad de analizarlos y poder obtener respuestas de las preguntas de la investigación y así generar nuevos conocimientos. (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

El enfoque cualitativo resulta ser el más adecuado para el propósito investigativo que se persigue porque brinda herramientas que hacen posible la “reconstrucción” de un segmento de la realidad social. Este tipo de investigación propone una postura interpretativa en la que se hace necesario entender y decodificar las acciones de las personas y sus instituciones (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

El enfoque cualitativo puede definirse como un conjunto de prácticas interpretativas que hacen al mundo visible, lo transforman y convierten en una serie de representaciones en forma de observaciones, anotaciones, grabaciones y documentos. Es naturalista (porque estudia a los objetos seres vivos en sus contextos o ambientes naturales) e interpretativo (pues intenta encontrar sentido a los fenómenos en términos de los significados que las personas les otorguen). (Hernández, Fernández, Baptista, 2006, p.9)

En la recolección de datos se obtienen puntos de vista de los propios participantes tales como sus emociones, experiencias personales y aspectos más subjetivos. La realidad es definida entonces a través de las interpretaciones de las personas que participan en la investigación coexistiendo múltiples realidades, tantas como actores involucrados. El investigador construye el conocimiento desde este lugar con la certeza de saberse dentro del fenómeno estudiado (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

3.2. Técnicas de recolección de información

Lo que busca la investigación cualitativa principalmente es obtener datos de personas, contextos o situaciones, etc, con la finalidad de analizarlos y poder obtener respuestas de las preguntas de la investigación y así generar nuevos conocimientos. (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

Dentro de la gran variedad de técnicas cualitativas de recogida de datos se eligieron las consideradas más apropiadas para poder responder a los objetivos planteados, la entrevista, la observación y el registro fotográfico.

3.2.1 Entrevista

En cuanto a la entrevista Valles (1999) la define como: “(...) una técnica de obtención de información relevantes para los objetivos de un estudio. Su campo de utilización en las Ciencias sociales, específicamente donde puede adoptar formatos y estilos variables a lo largo de un continuo más o menos estructurado” (p.181).

Existen varias maneras de clasificar las entrevistas. Hernández, Fernández y Baptista las dividen en estructuradas, semiestructuradas o no estructuradas y abiertas. Concretamente, en las estructuradas la entrevista se basa en preguntas específicas. Las semiestructuradas también tienen una guía de preguntas pero el investigador puede agregar preguntas para ahondar en algún concepto; y las abiertas contienen una guía general y el entrevistador tiene la libertad de manejarla a su gusto (Hernández, Fernández, Baptista, 2006).

Para este trabajo se han utilizado entrevistas semiestructuradas y abiertas. Las primeras conformadas por una serie de preguntas orientadoras con opción de agregar otras preguntas o quitar algunas conforme se va desarrollando la entrevista. Y la entrevista abierta con ítems sobre temas específicos logrando así mayor flexibilidad por parte del entrevistado a la hora de expresarse. “En la entrevista, a través de preguntas y respuestas, se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto a un tema” (Janesick, 1998, citado por Hernández, Fernández, Baptista, 2006, p.597).

Las entrevistas son parte central en el proceso de recolección de datos ya que nos brindan información específica sobre nuestro objeto de estudio que luego se utilizará en el análisis. Coincidimos con Ferrando (2007) cuando describe a la entrevista como “el

instrumento más importante y utilizado de la investigación social empírica” (Ferrando, Ibáñez, Alvira, p. 178).

Las entrevistas de investigación, tal como plantea Valles (1999) no forman parte de una experiencia de laboratorio. “Los procesos de comunicación, naturales en la vida cotidiana, se provocan (y precipitan) en las entrevistas con el propósito de obtener información relevante, de acuerdo con los objetivos del estudio, el tiempo y los recursos disponibles para su realización” (p. 190).

En lo que respecta a este trabajo se realizaron entrevistas a personas en situación de discapacidad motriz y ceguera delimitando así la población objetivo. Para el análisis de las entrevistas se utilizarán seudónimos con el objetivo de preservar la identidad de los entrevistados.

3.2.2. Observación

A continuación se toman los aportes de Köning para definir la técnica de Observación. El autor expresa que la observación forma parte de la experiencia del mundo donde tanto en la observación ingenua como la científica se afinan los sentidos mediante el empleo de técnicas específicas. (citado en Ferrando, Ibáñez, Alvira, 2007). Hernández, Fernández y Baptista (2006) agregan al respecto de la observación cualitativa que:

No es mera contemplación (“sentarse a ver el mundo y tomar notas”); nada de eso, implica adentrarnos en profundidad a situaciones sociales y mantener un papel activo, así como una reflexión permanente. Estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones. (p.587)

Esta actividad tan común de nuestra vida, logra transformarse en una herramienta de investigación social y técnica de recogida de datos, siempre que se realice con un propósito específico y bajo ciertos controles de validez. (Valles, 1999). Adler y Adler (1998) agregan que:

Además de las competencias de hablar y escuchar que se utilizan en las entrevistas, observar es otra destreza de la vida cotidiana que se sistematiza metodológicamente y aplica en la investigación cualitativa. Se integran no sólo las percepciones visuales, sino también las basadas en la audición, el tacto y el olfato.(citado por Flick, 2007, p. 149)

Se identifica la observación utilizada en este trabajo como la que describe Ferrando (2007) como sistemática y estructurada ya que a diferencia de la observación participante es la observación directa de “un entorno, natural o artificial, que realiza el observador desde la posición de espectador”(Ferrando, Ibáñez, Alvira, 2007, p. 136). En la observación participante, el investigador se encuentra directamente implicado en la vida cotidiana de un grupo, etc. (Ferrando, Ibáñez, Alvira, 2007).

Tomando en consideración la clasificación realizada por Spradley (1980), la observación practicada está dentro de lo que el autor denomina “participación pasiva” definida como una “presencia en la escena pero con interacción o participación mínima. El investigador *participante pasivo* (...) sólo dispone, por definición, de roles periféricos (citado por Valles, 1999, p. 156).

La pauta de observación fue elaborada sobre la base de dos aportes fundamentales, una tesina de estudiantes de arquitectura sobre playas accesibles en Montevideo (las estudiantes realizaron una tabla con datos del entorno urbano inmediato, rampa y servicios asociados a los entornos) y las normas UNIT 200:2014.

Para la pauta de observación se consideraron dimensiones como la señalización del espacio y acceso, las disposiciones del espacio (vados peatonales, paradas de ómnibus cercanas a las playas, estacionamiento, rampas y pasamanos). También otros aspectos que se consideraron relevantes como la distancia desde el final de la rampa a la orilla y la existencia de alfombras de madera.

3.2.3. Registro fotográfico

Se utilizó el registro fotográfico como complemento de las dos anteriores. Valles menciona que “las fotografías hechas por el investigador supondrían la producción de *datos primarios*, planteando problemas de evaluación e interpretación similares a la *observación* o la *entrevista*” (1999, p. 128). En este sentido, las fotografías toman real importancia al exponer aspectos de las bajadas estudiadas.

Taylor y Bogdan (1987) agregan que las fotografías así como las películas se pueden utilizar para mostrar los descubrimientos ya que muchas veces las imágenes transmiten cosas que las palabras no pueden. (p.148).

3.2.4. Población objetivo

La población objetivo de este trabajo son personas en situación de discapacidad que concurrieron a las playas escogidas para el estudio el verano del presente año o el anterior (verano en el que se inauguraron las dos bajadas) con la particularidad de contar con una discapacidad de índole motriz o sensorial (específicamente ciega). Se contactó con personas que viven en el departamento de Canelones, mayores de dieciocho años sin distinción de género y sexo.

3.3. Desarrollo del trabajo de campo

A lo largo del proceso se realizaron un total de nueve entrevistas, dos de ellas a referentes calificados en los meses de marzo y abril, mientras que las entrevistas realizadas a la población objetivo se extendieron desde abril hasta junio.

Sobre los referentes calificados, Delia Bianchi es la Directora del Área de discapacidad de la Intendencia de Canelones, referente del programa “Mar al alcance”, que funciona en la bajada “La Serena”. La elección de esta entrevista se realizó con el objetivo de conocer la mirada institucional de las bajadas accesibles además de recabar información sobre el programa.

Por otro lado, el Arquitecto Nicolás Li Calzi ha trabajado en varios organismos tanto públicos como privados en torno a la accesibilidad. (Directivo de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay-SAU, representante del Comité de Accesibilidad de la UNIT, arquitecto municipal en la Intendencia de Canelones). En este caso, la entrevista contribuyó a la profundización de aspectos sobre las barreras arquitectónicas de los espacios.

A partir del mes de abril se comenzó la búsqueda y coordinación de las entrevistas a la población objetivo, en este caso, personas situación de discapacidad motriz y visual. La elección responde a la necesidad de realizar un corte muestral considerando también otras dimensiones (que los entrevistados vivan en Canelones y que hayan concurrido aunque sea una vez a alguna de esas playas).

Se realizó contacto con varias instituciones que trabajan en Ciudad de la Costa con personas en situación de discapacidad, además de preguntar a personas de Ciudad de la Costa y Costa de Oro sobre el conocimiento o contacto de población con discapacidad.

En total fueron siete las entrevistas concretadas, tres de ellas a personas con ceguera, dos hombres y una mujer, y cuatro a personas con discapacidad motriz en situaciones muy diversas. Entre ellos, tres hombres y una mujer. Las entrevistas fueron realizadas en la casa de los entrevistados y también en el Centro ocupacional “Juntos por un sueño” ubicado en Solymar norte.

En cuanto al número de entrevistas, a pesar de haber contactado un mayor número de personas que viven en Ciudad de la Costa o en Costa de Oro y presentan discapacidad motriz o ceguera, las mismas no tenían conocimiento de las playas estudiadas por lo que no se concretaron ya que el conocer las playas constituyó una condición esencial para este trabajo.

Otro aspecto a mencionar, es que los contactos que se fueron consiguiendo a lo largo del proceso se reiteraban. Quizás se tenga que considerar que las redes que trabajan con discapacidad en el departamento de Canelones son escasas, en comparación con la ciudad de Montevideo, por ejemplo, y se trabaja de manera articulada.

También es interesante detallar que en algunos casos debido al grado de discapacidad resultó complejo realizar las entrevistas, teniendo que permitir la colaboración de familiares que estuvieran presentes para aclarar ideas o contestar algunas preguntas. Eso sucedió en dos entrevistas específicamente.

Las observaciones se realizaron en la playa de la bajada 10 sobre Av. Calcagno y la rambla en Ciudad de la Costa y en la playa “La Serena” de Atlántida en Costa de Oro. Fueron tres en cada playa. La primera correspondió a una recorrida y reconocimiento del lugar, y las dos siguientes, ya con pautas de observación definidas, se realizaron en los meses de enero y junio. Lo que se intentó determinar con esto fue la existencia de diferencias en el estado de las bajadas así como algún tipo de mantenimiento realizado en meses en los que el flujo de personas que visita las playas disminuye considerablemente.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS

4.1. Playas accesibles: distintas miradas sobre un mismo espacio.

Respecto a la asistencia a las playas “Calcagno” y “La Serena” el pasado verano, sólo dos entrevistados manifestaron haber ido más de una vez a estas y a otras playas de Ciudad de la Costa como de la Costa de Oro. Por otra parte, solamente dos personas no visitaron la playa este verano pero sí lo hicieron el anterior.

La mayoría de los entrevistados concurren a la playa en el marco de la participación del programa “Mar al alcance” de la Intendencia de Canelones. Los entrevistados que fueron consultados sobre la posibilidad de imaginar una playa ideal y nombrar qué debería tener para que pudieran visitarla en más oportunidades, nombraron, entre otras cosas, rampas y transporte público, demandas que están vinculadas al acceso a la playa y a la eliminación de barreras. De lo anterior se deduce que podrían concurrir mayor cantidad de veces si no existieran tales barreras.

Un aspecto a considerar es que todos los entrevistados conocen o una o ambas playas y todos concurren acompañados de familiares, o personal de “Mar al alcance”. Frente a la posibilidad de concurrir solos, una entrevistada responde:

“Sola no puedo. Tengo acá la del Pinar pero no tiene, entonces, si no voy con ellos no” (Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad motriz).

En este sentido, otro entrevistado manifiesta:

“(…) pero como te digo, hay que ir con alguien, porque si no es complicado ubicarse, porque es muy amplio, en fin, es complicado” (Entrevista 5, Santiago, situación de discapacidad visual).

Las familias son parte fundamental de las redes informales que tienen las personas en situación de discapacidad. Cabe destacar que el tener una discapacidad no implica necesariamente una situación de dependencia familiar, pero si podemos contemplar a la familia como la mayor prestadora de ayuda para el desempeño de la vida de las personas en situación de discapacidad, situación que aumenta cuando la discapacidad es severa implicando mayor dependencia (Venturiello, 2016). Esto podría explicar la necesidad de concurrir a ciertos lugares en compañía. De todos modos, el hecho de no percibir como una posibilidad concurrir solos, más que concebirse como una dependencia hacia los vínculos familiares puede tener relación nuevamente con la cantidad de barreras que encuentran las personas en situación de

discapacidad a la hora de querer participar plenamente en la sociedad, situación que afecta directamente su autonomía. “La autonomía, puede ser entendida como un espacio reservado, sin restricciones, para la acción voluntaria de la persona”(Palacios, 2008, p. 166). Respecto a esta idea, ante la consulta de concurrir sola a la playa, Natalia responde:

“No, por supuesto que no. Eso me pasa también. Y en ninguna de mis posibilidades de andar. O sea, me parece que es, realmente me parece que es, una ayuda para poder llegar a una silla de ruedas a la arena pero no me parece una solución inclusiva” (Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz).

Se entiende que contar con mayor autonomía es también disponer de un medio que posibilite el desenvolvimiento cotidiano cómoda y seguramente. (Venturiello, 2016). La misma entrevistada afirma que las playas no son lugares para personas en situación de discapacidad.

“No me parece que una persona independiente con discapacidad pueda ir a la playa (...)“Mi suegro que fue el que tuvo que hacer la fuerza, es una persona que tiene bastante fuerza, le costó muchísimo” (Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz).

Esto reafirma aún más la idea que para algunos entrevistados, las playas constituyan lugares poco frecuentados.

4.1.1. Barreras en el transporte público

En cuanto al medio de transporte utilizado para trasladarse hasta las playas, los entrevistados fueron en el ómnibus que brinda “Mar al alcance” o en vehículo particular de familiares. Ninguno de ellos lo hizo en transporte público u ómnibus accesible.

Una de las dificultades que encuentran es la falta de unidades de transporte accesible:

“El tema del ómnibus es muy importante también, porque acá no hay, hay uno solo y es, queda allá en “La Cabaña”. (Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad motriz).

“Transporte de línea e interdepartamental. En todas las playas tiene que haber accesibilidad. Tú te das cuenta la distancia que hay entre aquí y la playa más cerca. ¿Cómo llegamos? Nosotros somos pobres” (Entrevista 7, Facundo, situación de discapacidad motriz).

En las siguientes citas, los entrevistados manifiestan su deseo de contar con opciones de transporte público para poder trasladarse:

“(…) poder tomarte un ómnibus y llegar a la playa por ejemplo. Que desde que te bajas de la parada hasta que llegas a la bajada accesible, tengas posibilidades de hacerlo de una manera independiente, autónoma (…)” (Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz).

“(…) nosotros si vamos a la playa, tendría que ser o un Uber, taxi, o que nos lleve alguien. Pero ta, los ómnibus no te dejan ahí” (Entrevista 5, Santiago, situación de discapacidad visual).

El escaso acceso al transporte público es una realidad con la que conviven las personas en situación de discapacidad en el departamento de Canelones. Menos uno de los entrevistados, todos viven en Ciudad de la Costa o Costa de Oro. Para las actividades que realizan fuera de sus hogares la mayoría utiliza transporte propio, u opta por tomar taxi o Uber. Así lo expresa la madre de Mónica, una de las entrevistadas:

“Acá el transporte para ella es una de las limitaciones más grandes que tiene. Ella para subir a un ómnibus, se lastima las piernas porque tiene que trepar, el primer escalón es muy alto, a veces es alto para uno, es muy alto para ella. Eso, ella tiene que treparse, se golpea, la incomodidad de la silla de ruedas. Ella si no va con otra persona, en un ómnibus que no sea accesible no puede ir tampoco. Lamentablemente la limita a depender mucho de otra persona ¿no?, que uno pelea también para que ellos sean independientes” (Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad motriz).

La ley 18.651 desarrolla en el capítulo X la normativa vigente sobre el transporte. Se describen, en el artículo 82, las barreras en el transporte como las existentes en el acceso y utilización de medios de transporte público. En el inciso A, se agrega que los vehículos de transporte público deben permitir ascenso y descenso de personas en situación de discapacidad, movilidad reducida y usuarios de sillas de ruedas y que contarán con piso antideslizante, elevadores de sillas de ruedas, asientos reservados señalizados así como espacio para la ubicación de ayudas técnicas como son las sillas de ruedas, bastones, etc.

En el artículo 85 se determina que las empresas de transporte colectivo deben publicitar de forma entendible, las frecuencias de las unidades accesibles así como brindar un servicio telefónico de consulta. El Artículo 86, por su parte, establece los plazos de las adecuaciones del artículo 82 así como un plazo de cinco años para que existan unidades de transporte con las

características antes descritas en cada departamento del país y al menos una unidad accesible por línea de recorrido. (Ley 18.651, 2010).

En relación al transporte suburbano con más líneas en Ciudad de la Costa, se constató que ni C.O.P.S.A (Compañía de Ómnibus de Pando Sociedad Anónima) ni C.U.T.C.S.A (Compañía Uruguaya de Transporte Colectivo Sociedad Anónima) cuentan con unidades accesibles en su flota. Solo se conoce la existencia de un ómnibus de la línea 221 de U.C.O.T (Unión Cooperativa Obrera del Transporte) que tiene rampa pero “no está en funcionamiento” actualmente según se pudo confirmar.

Si se toman en consideración los artículos mencionados anteriormente, entonces se corrobora que hay varias disposiciones que están siendo ignoradas. No existen unidades accesibles en todas las empresas de transporte, tampoco publicidad ni información en la web sobre ómnibus accesibles más que algunas noticias en portales que hablan sobre la inauguración de este tipo de ómnibus en la capital, menos todavía de la frecuencia del único ómnibus adaptado. La falta de información sobre el transporte constituye una barrera comunicacional (un obstáculo comunicativo).

A su vez, la escasez en la oferta de servicios de transporte público se traduce en menor cantidad de oportunidades para viajar, lo que influye directamente en el goce del derecho a la ciudad que tiene como uno de sus principios fundamentales el usufructo pleno por parte de los habitantes de los bienes, servicios y recursos que la ciudad brinda (Derecho a la Ciudad, 2008).

De lo planteado anteriormente se evidencia una brecha entre la ley y la realidad, una distancia entre la ley y su aplicación, incluso en el acceso a los derechos que consagran las leyes no están contempladas las condiciones materiales mediante las cuales se pueden efectivizar los derechos. Las condiciones materiales son imprescindibles para el acceso.

La ley 18.308 dispone lo que refiere al ordenamiento territorial y el desarrollo sostenible. En el artículo 6 inciso e) establece que:

Toda persona tiene derecho al uso común y general de las redes viales, circulaciones peatonales, ribera de los cursos de agua, zonas libres y de recreo -todas ellas públicas- y a acceder en condiciones no discriminatorias a equipamientos y servicios de uso público, de acuerdo con las normas existentes, garantizándolo a aquellas personas con capacidades diferentes. (Ley 18.308, 2008, art.6)

Nicolás expresa al respecto:

“Entonces ahí, entonces yo digo, estamos llenos de papelitos que hablan de todos los derechos, de todas las cosas, ah genial. O sea, no faltan papeles, papeles no faltan. La pregunta es y ¿con todo eso qué hacemos?” (Entrevista 2, Nicolás, informante calificado).

Lo anterior manifiesta la necesidad de búsqueda de más mecanismos participativos específicos por el colectivo de personas en situación de discapacidad que posibilite reforzar su escucha y expresar sus necesidades y demandas y así favorecer su capacidad de presión y negociación como actores políticos. (Nehls, 2008). El mismo referente opina sobre esta idea:

“Se vence el plazo que una ley estipula, la ley está en falta, cualquier ciudadano amparado en un recurso puede ir y hacerle una demanda, pero nadie hace nada, porque sale caro el abogado, no sé. O sea, yo no puedo hacerlo porque no tengo el interés legítimo. O sea, si yo tuviera una silla de ruedas o fuera ciego o algo, soy el primero que empiezo a demandar a todos los edificios públicos” (Entrevista 2, Nicolás, informante calificado).

Cuando no habitar un espacio es una imposición y no una opción, supone estar excluido de ese lugar y acarrea prejuicios en cuanto a la realización de actividades y al encuentro con los otros. Venturiello (2016) afirma que la exclusión en el espacio actúa como un inhibidor de las redes sociales que se ven empobrecidas por la ausencia de encuentros cara a cara (p 89).

En este sentido, la accesibilidad posibilita el desplazamiento y uso de los espacios y servicios disponibles en la comunidad (Hurtado et al., 2012) generando igualdad de oportunidades en el ejercicio de los derechos civiles. La falta de accesibilidad se transforma en una barrera para la participación de las personas en la sociedad.

Ante la consulta por dificultades a la hora de acceder a las playas, los que sí las encontraron, nombraron problemas con la arena en las entradas y dificultades por el diseño de rampa en cuanto a su material o pronunciación, aspectos que luego serán retomados con el desarrollo de las normas UNIT y las fotografías tomadas en las playas. Algunas declaraciones sobre este punto fueron:

“Pah, pila. Pila. Las he tenido, las tuve y seguramente las voy a, sacale el seguramente, las voy a tener” (Entrevista 1, Cesar, situación de discapacidad visual).

“El tema de la arena y que no hay entrada es muy complicado, por el tema...no pasa la silla, las ruedas se me trancan mucho y tienen que ayudarme mis padres o mi hermano, entonces es más complicado” (Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad motriz).

Respecto a este punto, otra entrevistada expresa:

“(..) fui en silla de ruedas y la rampa era demasiado pronunciada, era de un material que no era estable. Mi suegro que fue el que tuvo que hacer la fuerza, es una persona que tiene bastante fuerza, le costó muchísimo, tanto subirla y más bajarla por esto de la pendiente y tampoco llegué al agua, o sea la bajada era hasta la mitad del médano” (Entrevista 6, Natalia, discapacidad visual y motriz).

4.1.2. Construcciones en torno al concepto de Accesibilidad

La Accesibilidad, que se solía asociar a la idea de supresión de barreras, dio lugar a la aparición del concepto de Accesibilidad Universal entendido como aquellas características que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto servicio o medio de comunicación para utilizarse en condiciones de seguridad, igualdad, comodidad y autonomía por todas las personas (Boudeguer, Prett, Squella, 2010). Este concepto presupone la estrategia de “Diseño para todos” o “Diseño Universal”; se utilizan sin distinción por ser conceptos similares pero presentan algunos matices. Así lo entiende Arjona (2015) al aludir a las diferencias que encuentran algunos autores cuando plantean que “Diseño para todos” sería la primera conceptualización en la que se crea el diseño teniendo en cuenta específicamente a las personas con discapacidad. Por otro lado, el “Diseño Universal” alcanza todos los aspectos de la accesibilidad y se dirige a todas las personas considerando la idea de diversidad humana (p.32).

En resumen, el objetivo que persigue el diseño universal es simplificar la vida de las personas, promoviendo que productos, entorno construido y comunicaciones sean más utilizables por la mayor cantidad posible de usuarios. Pese a esta diferenciación, los términos se utilizan sin mayores distinciones en los materiales consultados. Al preguntar sobre el concepto de accesibilidad, los entrevistados respondieron:

“Algo accesible es, algo con bajada, algo con rampa, eh yo que sé, no tantas escaleras y más ascensores, eh no sé, no tengo idea” (Entrevista 1, Cesar, situación de discapacidad motriz).

“A tener acceso a algo..., a tener acceso a algo. Yo que sé, a, podría ser escalinatas, yo que sé. Estaría bueno que en las playas, en estas playas tuvieran escalinata sobre todo. Con barandales” (Entrevista 2, Adrián, situación de discapacidad visual).

Así mismo, otra entrevistada responde:

“Yo diría más accesibilidad en las calles. El tema acá es muy complicado el tema de la arena del pedregullo, eso me tranca un montón. El tema del ómnibus es muy importante también, porque acá no hay, hay uno solo y es, queda allá en “La Cabaña” (Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad visual).

Las tres declaraciones tienen en común la asociación de accesibilidad a elementos en el entorno facilitadores u obstaculizadores de su desplazamiento. El siguiente entrevistado relaciona también a la accesibilidad con supresión de barreras pero le agrega el carácter general y universal:

“A mí me viene que es facilitar la entrada a ciertos lugares para todo el mundo, no solo para la gente con discapacidad. Para todo el mundo creo, porque si es accesibilidad pienso yo que para la gente discapacitada es mayor la entrada es mucho mejor y para gente común también digo, no tiene por qué ser discapacitado” (Entrevista 4, Diego, situación de discapacidad motriz).

Los siguientes entrevistados conciben a la accesibilidad como un concepto integrador pensado para todas las personas:

“Para mí la accesibilidad, en un aspecto amplio es cuando algo se piensa para todos, para la utilización de todos ¿no? Ese sería el significado de accesible para mí, que es algo pensado para todos, no para unos pocos” (Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz).

“(…) accesibilidad es que todas las personas puedan tener herramientas, como para poder este, utilizar todos por igual las mismas cosas. No sé si estoy siendo claro pero, pero bueno que todos podamos utilizar los mismos servicios con diferentes herramienta, o una rampa, o bueno, ayudas, diferentes tipos de ayudas” (Entrevista 5, Santiago, situación de discapacidad visual).

Mientras que otro entrevistado define accesibilidad del siguiente modo:

“Mi definición de accesibilidad, simple, es dar opciones, dar opciones (...) es dar opciones, o sea, accesibilidad es no dar una única opción para las cosas. Por ejemplo, una única opción para entrar a este edificio que sea sólo por escalones no es accesible” (Entrevista 2, Nicolás, informante calificado).

Se agrega lo que expresa Marta, abuela de Facundo quien tiene una discapacidad motriz severa:

“La no discriminación, porque si te pones a pensar, el no tener rampas es discriminar a las personas con discapacidad. Como te conté con el juez que no lo dejó entrar. Eso se llama discriminar. Porque no solamente son personas con discapacidad, tenés adultos mayores que tienen igual o más problemas para poder movilizarse que las personas con discapacidad” (Entrevista 7, Facundo, situación de discapacidad motriz).

La inaccesibilidad reproduce la discriminación y afecta directamente el principio de igualdad de oportunidades en los distintos aspectos de la vida. La accesibilidad entonces es una variable fundamental para garantizar este principio y para la mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos.

4.2. Uso y apropiación de la playa como espacio público

El espacio público, como espacio colectivo es el lugar donde la sociedad se representa, y allí donde se manifiesta la diversidad. Su cualidad social y capacidad integradora es un gran potenciador de las libertades individuales y de la democratización espacial. (Nelhs, 2008, p.306). En este sentido, las playas forman parte de aquellos lugares en los que se manifiestan las diversidades. Como tal, promueven el relacionamiento, además, se asocian al goce, disfrute y descanso.

Todos los entrevistados expresaron su gusto por la playa y la mayoría tiene algún recuerdo sobre su primera visita. En relación a lo que disfrutaban hacer en la playa, nombraron actividades como: nadar, jugar al tenis, al tejo, caminar por la orilla y mirar el mar. Ante la pregunta del sentimiento que predomina cuando visitan la playa algunas respuestas fueron:

“Bien, libre. Siento que vuelvo a muchas veces, a los quince años, muchas veces y bueno” (Entrevista 1, Cesar, situación de discapacidad motriz).

“Bien, muy bien, muy libre. La verdad me siento bien. Ahora cuando fui la última vez me sentí muy bien” (Entrevista 4, Diego, situación de discapacidad motriz).

“Libre. Pero como te digo, hay que ir con alguien, porque si no es complicado ubicarse”. (Entrevista 5, Santiago, situación de discapacidad visual).

También se preguntó a los entrevistados con que palabra o emoción podrían describir lo que sienten en la playa y respondieron con palabras como alegría, paz, serenidad, tranquilidad, disfrute y calma. Por su parte uno de los entrevistados dice:

“Nostalgia. Sí, porque de no poder, que digan que supuestamente no iba a poder ir, a mí me choca muy fuerte, cuando estoy en la playa digo “a la miércoles, pensar que no iba a poder, y pensar que estoy en la playa”(Entrevista 4, Diego, situación de discapacidad motriz).

Esta última cita correspondiente a Diego quien tiene una discapacidad motriz motivo por el cual se traslada en silla de ruedas o andador. Hacía nueve años que no tomaba un baño de mar, este año participó de una jornada con el programa “Mar al alcance”(dato anecdótico que no quedó registrado en la entrevista). En cuanto a la concurrencia a la playa en otra estación que no fuera el verano casi la mayoría declaró no ir o no interesarse por concurrir en invierno.

4.2.1. Lo que se dice y lo que sucede con algunos requisitos del espacio urbano accesible

Como ya se ha mencionado, las dos playas escogidas para realizar este trabajo, se eligieron por el hecho de haber sido inauguradas como bajadas de “Accesibilidad Universal”. Es por este motivo que se estudiaron requisitos generales plasmados en las normas UNIT sobre la accesibilidad de las personas al medio físico. Los mismos son: señalización del espacio, vados peatonales, paradas de ómnibus cercanas a las playas, estacionamiento, rampa y pasamanos y distancia desde el final de la rampa a la orilla. Se debe señalar que el criterio de selección de los requisitos fue realizado teniendo en cuenta una tesina de estudiantes de Arquitectura en la que se los define y analiza pero para el estudio de playas de Montevideo.

Debido a que no se cuenta con el conocimiento técnico para realizar todas las apreciaciones arquitectónicas, se eligieron las que se consideran más importantes en cuanto al acceso a un espacio como la playa. A continuación se detallan en base a los requisitos de UNIT y los datos obtenidos de las técnicas del trabajo de campo, la puesta a punto de las playas como lugares accesibles.

Señalización

Sobre los requisitos para catalogar a un espacio urbano accesible que se eligieron analizar, se constató en ambas playas la falta de señalización de las mismas como espacios accesibles. Al respecto se describe que: Los espacios o elementos accesibles se deben señalar con el símbolo gráfico de accesibilidad dispuesto en la norma UNIT 906 (UNIT 200:2014; 4.2.1). (Foto a la izquierda).

Sin embargo, la bajada de “La Serena” cuenta con cartelería en la que se anuncia que allí funciona el programa “Mar al alcance” y donde se promueve el turismo accesible.



Ilustración 3- Símbolo gráfico de accesibilidad



Ilustración 4- Cartelería bajada playa “La Serena”.
©Camila Lomazzi

Paradas de ómnibus

Se corroboró la existencia o no de paradas de ómnibus cercanas a los vados peatonales o a las entradas a las playas. La playa de Calcagno sí cuenta con una parada de ómnibus sobre la rambla costanera, a metros del vado peatonal, pero se desconoce la existencia de unidades accesibles que transiten por allí. En la playa “La Serena” no hay paradas de ómnibus próximas. Las personas entrevistadas utilizaron medios de transporte propios y transporte privado (ómnibus contratado por “Mar al Alcance”) para llegar hasta las playas.

Vados peatonales y rebajes de cordón

Otro requisito que se observó fueron los vados o rebajes de cordón. Estos son planos inclinados que se usan para salvar la diferencia de nivel entre la calzada y la acera. Deben comprender un ancho mínimo mayor o igual a 90 cm. Los vados se clasifican en cuatro tipos según las condiciones físicas de las vías.



Ilustración 5- Vado peatonal playa “Calcagno”.

©Camila Lomazzi



Ilustración 6- Vado peatonal playa “La Serena”.

©Camila Lomazzi

En lo que corresponde al vado peatonal de la playa “Calcagno”, su ancho es de 120 cm y pertenece a la tipología D. En este tipo de vados se realiza un rebaje en el sentido de la vía. Aquí, el vado culmina sobre una ciclo vía. Se midió también la distancia desde el vado hasta la rampa, para conocer cuántos metros tiene que desplazarse una persona hasta alcanzarla. Esta distancia es de 30 metros aproximadamente. En el caso de la “La Serena”, no hay diferencia de nivel entre la calzada y la acera por lo que no existe vado y la distancia desde el comienzo de la acera hasta la rampa es de 4 metros.

Rampa y pasamanos

Para que una rampa sea considerada accesible, el ancho mínimo que esté libre entre los pasamanos de ambos lados debe ser mayor o igual a 90 cm. Los pasamanos son elementos de seguridad importante en rampas, escaleras, miradores, etc, deben disponerse en ambos lados cuando la rampa supera los 80 cm de largo. Se recomienda que el pavimento sea “firme, antideslizante y conformar una superficie sin resaltes” (UNIT, 2014).

Resulta oportuno realizar una acotación en cuanto al recorrido desde el vado a la rampa en la playa “Calcagno”. La rampa se alcanza a través de un camino lindero que parece haber sido de asfalto pero ahora se encuentra con desniveles sobre pedregullo.



Ilustraciones 7 y 8- Distancia del vado a rampa playa “Calcagno”. ©Camila Lomazzi.

En la imagen izquierda se puede ver el camino desde el vado hacia la rampa en un día de verano. La imagen a la derecha muestra el mismo recorrido pero en el mes de junio. Lo que destaca en las imágenes es la cantidad de autos que hay sobre el camino a la rampa en verano, pudiendo obstaculizar aún más el desplazamiento de personas que concurren en silla de ruedas o que sean usuarias de ayudas técnicas como andadores, bastones, etc.

En cuanto a la rampa, esta cuenta con pasamanos de ambos lados y tiene un ancho de 120 cm entre ellos. Construida en madera, contiene al inicio maderas que sobresalen como se muestra a continuación.



Ilustraciones 9 y 10- Rampa playa "Calcagno". ©Camila Lomazzi.

Se exponen seguidamente opiniones de los entrevistados sobre las rampas donde se enumeran como principales observaciones los materiales con que son construidas y las distancias que separan las rampas de la orilla.

“Bueno sería fundamental que tuviera una rampa de hormigón, no de madera preciosa como está la de Atlántida, que es preciosa, pero la gente no toma valor, no considera que, lo que le pasa al otro”(Entrevista 3, Mónica, situación de discapacidad motriz).

“Tendría que ser de un material no tan corrosivo como la madera que en realidad es una solución momentánea, tendría que ser de un material más fuerte, más corrosivo de la arena y del agua y tendría que poder llegar de alguna manera por lo menos, a la orilla”(Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz).

De lo anterior se desprende, que el material con el que se construyen las rampas es de suma importancia para un desplazamiento seguro. Tal como expresa la entrevistada, la madera es un material corrosivo que al estar en constante contacto con la humedad y el agua salada sufre alteraciones que pueden provocar daños en las estructuras de las rampas, como se ve en las imágenes del comienzo de la rampa de la playa Calcagno. Esto implicaría la necesidad de realizar mantenimiento para recobrar su utilidad y que no se torne un elemento peligroso para el desplazamiento seguro las personas.

Distancia del final de la rampa hasta la orilla



Ilustraciones 11 y 12-Playa “Calcagno”, distancia desde rampa hasta orilla (11). Alfombra de madera (12). ©Camila Lomazzi

En la playa “Calcagno” esta distancia es de 40 metros aproximadamente con variaciones que dependen de la creciente de la marea. En las fotos anteriores se muestra la vista desde la rampa hasta el agua. A la derecha se aprecia lo que parece ser un intento de alfombra sobre la arena para acortar la distancia desde la rampa hasta el agua que se encuentra en mal estado, con falta de tablas de madera, desniveles y algunos segmentos totalmente enterrados en la arena.

A continuación, se presenta la opinión de una de las entrevistadas sobre la rampa de la Bajada de Calcagno:

“(…)fui en silla de ruedas y la rampa era demasiado pronunciada, era de un material que no era estable. Mi suegro que fue el que tuvo que hacer la fuerza, es una persona que tiene bastante fuerza, le costó muchísimo, tanto subirla y más bajarla por esto de la pendiente y tampoco llegué al agua, o sea la bajada era hasta la mitad del médano”. (Entrevista 6, Natalia, situación de discapacidad visual y motriz)

Respecto a este punto, otro entrevistado expresa:

“(…) para mí, una bajada por ejemplo, vamos a hablar de la de Calcagno, para mí está bien el problema es que para una persona con silla de ruedas no es. No es porque, primero que quedas, este muy lejos del agua y ¿y ese trayecto cómo lo haces?, y segundo que la bajada tiene un escalón enorme ¿ta?, o sea, termina, no termina plano con la arena, termina en un escalón. Entonces vos decís como siendo una bajada accesible supuestamente le vas a dejar un escalón así como... es como raro”. (Entrevista 5, Santiago, situación de discapacidad visual).

Se aclara que no se pudieron estudiar aspectos como las pendientes de las rampas, muy relevantes para los usuarios de silla de rueda u otras ayudas técnicas, por no tener conocimientos al respecto. Las pendientes se encuentran especificadas en las normas UNIT.

Por su parte, en la playa “La Serena”, la rampa desde un lado del pasamanos hacia el otro tiene una distancia de 130 cm (sobrepasa considerablemente el mínimo permitido por UNIT, 90 cm) y cuenta con pasamano de ambos lados. Al igual que la rampa de Calcagno, se construyó en madera.

Uno de los entrevistados da su parecer respecto a los pasamanos y su importancia en los entornos accesibles:

“(…) yo siempre me peleo con la accesibilidad, ah no, yo, pasamano en cada, escaleras con pasamano del otro lado. Yo desgraciadamente, no soy el único. Yo tengo la suerte de caminar, hay pila de gurises que no tienen esa suerte y me parece que hay que, entre comillas, inflar un poco para que se pongan las pilas” (Entrevista 1, Cesar, situación de discapacidad visual).



Ilustraciones 13 y 14- Rampa de la playa “La Serena”. ©Camila Lomazzi.

La rampa de la bajada “La Serena” se encuentra en buen estado, no presenta desniveles ni faltas de tablas de madera. En este sentido, uno de los entrevistados opina acerca de la comodidad y practicidad que debe existir en un lugar para ser accesible:

“(…) que sea accesible, no me digas accesible y tengas que volverte mono para entrar. Accesible tiene que ser accesible de verdad, digo que uno pueda entrar con la silla de ruedas o andador o con lo que sea pero que entre cómodo, que entre bien, no haciendo

más fuerza o incómodo porque están todas las maderas sacadas” (Entrevista 4, Diego, situación de discapacidad visual y motriz).

En cuanto a la distancia desde el fin de la rampa hasta la orilla, se midieron 50 metros aproximadamente. Como se aclaró anteriormente esta medida es muy variante ya que se debe tener presente la creciente de la marea.



Ilustración 15-Vista desde final de la rampa en playa “La Serena” hacia la orilla. ©Camila Lomazzi.



Ilustración 16-Foto aérea playa “La Serena” con infraestructura programa “Mar al alcance”. Fuente de la fotografía: <https://www.usi.org.uy/blog/comentarios-y-difusion/bajada-a-la-playa-de-accesibilidad-universal-en-atlantida->.

Estacionamiento

El estacionamiento es el último punto observado en ambas playas. De acuerdo a las normas UNIT (2014) en su inciso 4.8.3 se expresa que “los lugares destinados a estacionamiento deben estar señalizados en horizontal y en vertical para facilitar la identificación a distancia”. Existen otras especificidades como que deben estar ubicados próximos a los accesos de los espacios por los que se crean, etc. Ambas bajadas cuentan con zona de estacionamiento pero se constató la ausencia de estacionamiento señalizados para uso de personas en situación de discapacidad.



Ilustración 17-Zona estacionamiento en “La Serena”.

©Camila Lomazzi.

Ilustración 18-Zona estacionamiento “Calcagno”.

©Camila Lomazzi.

4.2.2. Problematización de la accesibilidad en las playas “Calcagno” y “La Serena”

A la hora de realizar una lectura de toda la información recabada para poder concluir si se trata o no de playas accesibles se encuentran algunas dificultades. No existen playas accesibles en Canelones que se puedan tomar como modelos para realizar conjeturas. Un dato no menor es que son inauguradas como “bajadas accesibles” lo que lleva a preguntarse si solamente es la bajada, o rampa lo que se está valorando como accesible y no todo el espacio público.

Para lograr analizar los criterios generales elegidos de las normas UNIT como referenciales y el registro fotográfico, se hace necesario tomar a consideración un concepto conocido como “Cadena de accesibilidad”. La “Cadena de accesibilidad” son todos los eslabones que debe superar una persona para poder trasladarse de un lugar a otro (Arjona, 2015).

Cadena de accesibilidad se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de estas acciones no son posibles de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible. El desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, implica traspasar los límites entre la edificación y el espacio público o entre éste y el transporte; ahí radica la importancia en la continuidad de la cadena de accesibilidad. Hasta ahora se analizaban situaciones puntuales en el interior de una vivienda o en el espacio urbano o en el transporte. La accesibilidad debe ser analizada como una cadena de acciones que deben vincularse necesariamente entre sí. (Boudeguer et al., 2010, p.12)

Teniendo en cuenta los aspectos que se analizaron sobre los requisitos del entorno así como la cadena de accesibilidad, entonces la bajada de la playa “Calcagno” no podría considerarse accesible ya que la cadena se cortaría por no existir transporte público accesible

que traslade a las personas desde sus hogares hasta este espacio. Si obviáramos el transporte público accesible y consideráramos otros tipos de transporte en el que las personas en situación de discapacidad pudiesen trasladarse hasta allí, los obstáculos que se deben superar para poder ingresar a este espacio, vuelven a cortar la cadena al impedir transitar y habitarlo con comodidad.

En la playa “La Serena”, sucede algo similar, el primer eslabón de la cadena se corta al no existir transporte público accesible que traslade a las personas.

Pero como ya se ha especificado, esta bajada tiene la particularidad de contar con el programa “Mar al alcance” en los meses de verano, donde se incorpora infraestructura que asegura su accesibilidad. Cabe mencionar que se coloca a disposición un ómnibus que traslada a las personas hasta allí.

Urge preguntarse si este programa no está promoviendo un modo “temporal” de accesibilidad ya que una vez culmina el horario en el que se llevan a cabo las actividades (17 hs), los materiales, como las sillas anfibia que permiten a las personas con discapacidad deslizarse por la arena y tomar un baño o las alfombras en la arena para que las sillas de ruedas puedan desplazarse, desaparecen hasta el otro día, o hasta el siguiente verano y esta playa, pasa a ser una playa con la única característica de contar con rampa.

Una vez definidas las barreras, y el prejuicio de su existencia, emerge el concepto de la eliminación / supresión de barreras noción que ha estado muy inculcada en la sociedad hasta épocas muy recientes. Por tal concepto se conoce a aquel procedimiento por el cual una persona, entidad o estamento social o administrativo proporciona los medios necesarios para que una persona con discapacidad pudiera acceder de la “mejor” manera posible al medio en el que necesitaba desenvolverse. A priori, es un acto unidireccional y no garante de derechos, sino por el contrario, se convierte en un acto de generosidad por parte del que lo ejecuta (Arjona, 2015, p.26).

Por otro lado, en el intento por problematizar la accesibilidad con las personas en situación de discapacidad, se consultó acerca de lo que consideran debe tener una playa para ser accesible y mencionaron aspectos como las pendientes de las rampas, llegar a la orilla, transporte, rampa, asistentes y profesores de educación física.

También se les preguntó a los entrevistados qué creían debía tener la playa para que fueran con mayor frecuencia, algunas respuestas fueron:

“Rampas por todos lados y o sea, y que los guardavidas se quedaran más tiempo. Rampas por todos lados y tercero, que los guardavidas, o las guardavidas, porque no se sabe, se quedaran más tiempo para darnos, este “pah nos podemos quedar hasta las nueve y media de la noche nadando” (Entrevista 1, Cesar, situación de discapacidad motriz).

“Y capaz que, de repente tener alguna especie de, no sé se me ocurre, alguna cabina o algo así, algo que vos puedas identificar para estar en un lugar. Por ejemplo, o se puede solucionar...antes había, recuerdo, algunos puestos, el puesto de “Coca-Cola”, tengo en el recuerdo. Este, esas son cosas que te pueden ayudar para vos estar ahí o para...antes había un parador, que, algún parador que esté como más dentro de la playa ¿no? Entonces, eso te daría la seguridad de que vos decís “Bueno, yo sintiendo algún ruido llego acá”, en fin, creo que sería la posibilidad” (Entrevista 5, Sebastián, situación de discapacidad visual).

En las respuestas a las preguntas mencionadas surgen los aspectos subjetivos de las experiencias de los entrevistados en las playas, así como barreras que se perciben como obstaculizadoras del habitar del espacio.

La última respuesta citada revela una situación a considerar sobre las personas ciegas al diseñar o rediseñar los espacios ya que los lugares extensos y amplios como las playas dificultan su sentido de orientación.

Por esta razón se cree imprescindible a la hora de diseñar o adaptar los espacios, la búsqueda de estrategias que contemplen todos los tipos de discapacidades incorporando un abanico más amplio de perspectivas para que se escuche a los propios usuarios de los espacios como portadores de ideas y alternativas ante todo tipo de barreras.

Es necesario entender a la accesibilidad como un concepto integrador y no como parte de acciones aisladas. Se debe incorporar el “Diseño universal” como criterio general para tornar a nuestras ciudades y entornos tolerables de lo diverso.

En este sentido estamos convencidos que una sociedad que reconoce lo diverso amplía su construcción de libertades, derechos y ciudadanía. (Angulo et al., 2015).

REFLEXIONES FINALES

Para finalizar este documento se evaluará el cumplimiento de los objetivos planteados y se expondrán conclusiones finales que se extraen del trabajo realizado.

En cuanto a los objetivos específicos, se llegó a problematizar la accesibilidad de las playas con los entrevistados. Se logró conocer sus percepciones en torno al espacio, las barreras, las características de esas barreras así como obtener información significativa sobre como podrían sortearse las mismas de acuerdo a sus propias necesidades y vivencias para habitar los espacios. También se recabó información sobre los usos del mismo y el valor y significado que tiene para las personas entrevistadas poder concurrir a las playas.

Considerando el cumplimiento de los objetivos específicos propuestos, se cree se ha contribuido al conocimiento sobre la accesibilidad en las dos playas estudiadas. Con relación a la pregunta problema que ha guiado esta investigación, se considera se ha logrado una aproximación a su respuesta.

En la actualidad, no existe ningún registro nacional, guía u otro, a nivel público ni privado, que detalle la cantidad de playas que cuenten con una mínima infraestructura para ser consideradas accesibles. El objetivo de este trabajo no fue realizar un registro de las playas accesibles en Uruguay. Sin embargo, debido a la relevancia e impacto que podría tener la sistematización de esta información, no se descarta la posibilidad de retomar esta línea de investigación en futuros proyectos exploratorios.

Por otro lado, la inexistencia de registro o guía de playas accesibles demuestra la poca información con la que cuentan las personas en situación de discapacidad a la hora de planificar y organizar una salida.

Sobre la accesibilidad en la playa “La Serena”, los entrevistados que la consideran accesible, la visitaron en el marco del programa “Mar al alcance”, programa que, como se especificó con anterioridad pone a disposición elementos de infraestructura en el lugar (sillas anfibia, alfombras deslizantes, baños químicos y otros) por un período aproximado de dos meses, cuatro días de la semana en el horario de 9 a 17 hs. Nos preguntamos cual hubiera sido la respuesta si estas personas hubieran visitado la playa fuera del marco del programa.

Pese a visualizar y considerar como un gran avance el interés de los organismos públicos para transformar las playas en lugares accesibles, el programa que lleva adelante la Intendencia de Canelones, responde a una mirada acotada de la accesibilidad opuesta a la idea

que propone la cadena de accesibilidad de llegar a un lugar, ingresar, usar y egresar con la mayor autonomía. Transformar el espacio para el beneficio de todos, no implica realizar acciones puntuales y temporales, sino más bien, considerar desde el inicio un diseño universal del espacio.

Del mismo modo, la playa “Calcagno” tampoco puede ser considerada accesible de acuerdo con lo que se ha registrado fotográficamente y las opiniones de los entrevistados. “La accesibilidad es una condición para actuar, interrelacionarse, formarse y poder constituirse en un sujeto activo y participativo” (Coriat en Venturiello, 2016, p.85)

Las playas continúan siendo lugares poco amigables para las personas en situación de discapacidad. Se entiende que existen diversos motivos, entre ellos las barreras físicas espaciales. Quizás esto esté demostrando la necesidad de establecer un enfoque interdisciplinario, más amplio a la hora de crear nuestras ciudades y espacios públicos.

Respecto a las barreras que manifestaron encontrar los entrevistados, especificaron elementos como las rampas y pendientes, distancias de la rampa a la orilla, el transporte, entre otras, muchas de las que fueron contrastadas con las fotografías expuestas. Se puede inferir que sin la existencia de estas barreras, la concurrencia y uso del espacio público de las playas por los entrevistados sería mayor.

Otro aspecto que se evidenció a lo largo del trabajo, a través de la revisión de distintas leyes y normativas vigentes, fue la distancia existente entre lo que se dispone y su aplicación real. Un ejemplo lo arrojó la constatación del escaso, casi nulo (un ómnibus con rampa que no está en funcionamiento) transporte accesible en Ciudad de la Costa. Esto se traduce tanto en la imposibilidad de traslado si no se cuenta con las condiciones económicas para poder utilizar otro tipo de transporte, como en la imposibilidad de poder optar de qué manera hacerlo, lo que sumado a los obstáculos del espacio urbano puede derivar en situaciones de aislamiento o de poca participación social.

Como último aporte se remarca la importancia de comenzar a entender a la accesibilidad como un beneficio no solamente para personas en situación de discapacidad sino para todos favoreciendo con ello el goce y disfrute de los espacios públicos y su poder integrador.

Referencias bibliográficas

- Agostino, A. (2015). Los desafíos de la sustentabilidad y su relación con la cultura. Cómo se manifiesta esta interrelación en las ciudades. Cuadernos del CLAEH, *Revista Uruguaya de Ciencias Sociales*, Segunda serie, 34(102), 21-42.
- Ander-Egg, E. (2011). *Aprender a Investigar. Nociones básicas para la investigación social*. Córdoba, Argentina: Editorial Brujas.
- Angulo, S., Díaz, S., Míguez, M. N. (2015). *Infancia y discapacidad: Una mirada desde las Ciencias Sociales en clave de Derecho*. Montevideo, Uruguay: Universidad de la República, Grupo de Estudios sobre Discapacidad.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid, España: Alianza.
- Bonsignore, F. (2001). *Atlántida: historia, imágenes y personalidades a cien años de su creación*. Montevideo, Uruguay: Trilce.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona, España: Anagrama.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas*. Barcelona, España: Anagrama.
- Dell'Anno, A., Corbacho, M., Serrat, M. (2004). *Alternativas de la diversidad social: Las personas con Discapacidad*. Buenos Aires, Argentina: Espacio.
- Fernández, V., & Gasperi, N. (2013). *Accesibilidad en las playas de Montevideo*. (Tesina de grado). Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Montevideo, Uruguay.
- Ferrando, M.G., Ibáñez, J., Alvira, F. (2007). *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación*. Madrid, España: Editorial Alianza.
- Ferrante, C., Dukuen, J. (2017). “Discapacidad y opresión: Una crítica desde la teoría de la dominación de Bourdieu”; *Revista de Ciencias Sociales*, 30(40), 151-168.
- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid, España: Ediciones Morata.
- Heller, A. (1985). *Historia y vida cotidiana*. Barcelona, España: Ediciones Grijalbo.
- Hernández, R., Fernández, C., Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México, México: Mc Graw Hill/ Interamericana editores.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Barcelona, España: Ediciones Península.

- Lombardo, C. (2015). Hacia una ciudad inclusiva. Cuadernos del CLAEH, *Revista Uruguaya de Ciencias Sociales*, Segunda serie, 34(102), 43-55.
- Míguez, M. N. (2009). *Construcción social de la discapacidad*. Montevideo, Uruguay: Trilce.
- Nelhs, N. (Ed.). (2008). *El derecho a la ciudad en el mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate*. Ciudad de México, México: Lenguaraz.
- Palacios, A. (2008). *El modelo social de la discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid, España: Cinca.
- Pronadis. (2017). *Discapacidad y Derechos Humanos*. Curso: Discapacidad y Derechos Humanos, Unidad 1. Montevideo, Uruguay. s/d.
- Rosato, A., Angelino, M. A. (2009). *Discapacidad e ideología de la normalidad: desnaturalizar el déficit*. Buenos Aires, Argentina: Noveduc libros.
- Trilla, J. (1997). *Animación sociocultural: Teorías, programas y ámbitos*. Barcelona, España: Editorial Adrián.
- Valles, M. A. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social: Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid, España: Síntesis.S.A.
- Vasilachis, G. I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona, España: Gedisa.
- Venturiello, M. P. (2016). *La trama social de la Discapacidad: cuerpo, redes familiares y vida cotidiana*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.

Fuentes documentales

- Alvarez, E., Camisã, V. (2004). *Guía Operativa de Accesibilidad para Proyectos de Desarrollo Humano*. [Archivo PDF] Río de Janeiro: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de: <http://www.udea.edu.co/wps/wcm/connect/udea/f7e4bf56-ddbf-4517-a0fa-a9ec198f903a/guia-accesibilidad.pdf?MOD=AJPERES>.
- Álvarez, E., Gregorio, M., Galíndez, J., Amarillo, T. y Sanz, D. (2014). Sociedad de Arquitectos del Uruguay, *Accesibilidad: de la teoría a la práctica*. [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de: <http://www.sau.org.uy/content/ACCESIBILIDAD-charla-SAU-jun-2014.pdf>.

- Arjona, J. G., (2010). La accesibilidad y el diseño universal entendido por todos. *La ciudad conquistada*. [Archivo PDF] S/D: La ciudad accesible. Recuperado de: <http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/4655/1a%20accesibilidad%20y%20el%20dise%C3%B1o%20universal%20entendido%20por%20todos.pdf?sequence=1>.
- Borja, J. (1998, Septiembre). *Ciudadanía y espacio público*. Revista: Ambiente y Desarrollo. [Archivo PDF] Recuperado de: http://www.pieb.org/espacios/archivos/doonline_ciudadania_y_espacio_publico.pdf.
- Boudeguer, S.A., Prett, W.P., Squella, F.P. (2010). Manual de Accesibilidad Universal: ciudades y espacios para todos. [Archivo PDF]. Santiago de Chile, Chile. Recuperado de: http://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf.
- Egea, C., Sarabia, A. (2001). *Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad*. [Archivo PDF]. Murcia, España. Recuperado de: http://www.um.es/discatif/METODOLOGIA/Egea-Sarabia_clasificaciones.pdf.
- Gómez, E. M. (2009). Adaptación al cambio climático y gobernanza costera en Uruguay. [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de: <https://asociacionoceanograficauruguay.files.wordpress.com/2010/05/adaptacion-al-cambio-climatico-y-gobernanza.pdf>.
- Hurtado, F. M. et al. (2012). *Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores*. [Archivo PDF]. Barranquilla, Colombia. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/sun/v28n2/v28n2a06.pdf>.
- Instituto Uruguayo de Normas Técnicas. *Accesibilidad de las personas al medio físico*. (2014). *Criterios y requisitos generales de diseño para un entorno edificado accesible: ISO 200-2014*. [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de <http://www.unit.org.uy//normalizacion/norma/100000634/>. P.6
- Lezama, F. (Octubre de 2014). Espacios públicos e integración. *Revista RAMPA*. (9), p.21. Recuperado de: http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/revista_rampa_numero_9.pdf.
- Núñez, I. (2014). *Personas con discapacidad en Uruguay: algunas cifras del censo 2011*. [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de:

https://www.bps.gub.uy/bps/file/8195/1/44._personas_con_discapacidad_en_uruguay._algunas_cifras_del_censo_2011._nunez.pdf.

Núñez, S. (2013). *Cuidados en personas con limitaciones. Análisis descriptivo de los datos del censo 2011*. [Archivo PDF]. Montevideo, Uruguay. Recuperado de: http://www.sistemadecuidados.gub.uy/innovaportal/file/23305/1/13.05_-_snc_informe_censo_-_limitaciones.pdf).

Olesker, D, Scagiola.A. (2014). *Manual de buenas prácticas para el trato y la atención al público de personas con discapacidad*. Montevideo, Uruguay: MIDES. Recuperado de: https://www.mintur.gub.uy/index.php/component/jdownloads/send/26-accesibilidad/80-manual-de-buenas-practicas?option=com_jdownloads.

Olivera, P.A. (2006). *Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana*. [Archivo PDF]. Madrid, España.: Treballs de la Societat Catalana de Geografia. Riberdis. Recuperado de: <http://riberdis.cedd.net/handle/11181/3954>.

Zetina, N. (Marzo- Septiembre 2013). *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. Universidad Nacional Autónoma de México, MEC-EDUPAZ, No 3. Recuperado de: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/viewFile/36443/33018>.

Sitios web

Asamblea General de la ONU. (1975). *Declaración de los derechos de los impedidos*. 25/12/2017, de Secretaría de Gobernación. Recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2006.pdf>

Instituto Nacional de Estadística. (2011). Censos 2011. Recuperado en Diciembre 2017, de <http://www.ine.gub.uy/web/guest/censos-2011>.

Instituto Uruguayo de Normas Técnicas. (s.f.). Recuperado en Diciembre de 2017, de <http://www.unit.org.uy/acerca/home/>.

Intendencia de Canelones. (2016). *Comuna Canaria: Lanzamiento del Comité Departamental de Accesibilidad*. Canelones, Uruguay. Recuperado de <http://www.comunacanaria.gub.uy/noticias/lanzamiento-del-comite-departamental-de-accesibilidad>.

- Intendencia de Montevideo. (2013). *Informe Censos 2011: Montevideo y Área Metropolitana*. Montevideo, Uruguay. Recuperado de: http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/informe_censos_2011_mdeo_y_area_metro.pdf
- Ley N° 16095. *Sistema de Protección Integral a las Personas Discapacitadas*. IMPO: Centro de Información Oficial. Montevideo, Uruguay. 20 de Noviembre de 1989. Recuperado de: <http://www.impo.com.uy/bases/leyes-originales/16095-1989/1>.
- Ley N° 18308. *Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible*. IMPO: Centro de Información Oficial. Montevideo, Uruguay. 30 de Junio de 2008. Recuperado de: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18308-2008>.
- Ley N° 18651. *Ley de Protección Integral de Personas con Discapacidad*. IMPO: Centro de Información Oficial. Montevideo, Uruguay. 19 de Febrero de 2010. Recuperado de: <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18651-2010>.
- Organización de los Estados Americanos. (1999). *Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. Recuperado de: <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>.
- Organización de las Naciones Unidas. (1975). *Declaración de los Derechos de los Impedidos*. Recuperado de: http://www.un.org/spanish/documents/instruments/docs_subj_sp.asp?subj=16.
- Organización Mundial de la Salud. (1980). *Clasificación Internacional de las Deficiencias, discapacidades y minusvalías*. Recuperado de: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/131983/2/8486852455-spa.pdf>.
- Organización Mundial de la Salud. (2001). *Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud*. Recuperado de: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43360/1/9241545445_spa.pdf.
- Uruguay Sociedad de la Información. (2016). *Bajada a la playa de accesibilidad universal de Atlántida*. Montevideo, Uruguay. Infocentros Comunitarios de Uruguay. Recuperado de: <https://www.usi.org.uy/blog/comentarios-y-difusion/bajada-a-la-playa-de-accesibilidad-universal-en-atlantida-3025>.