

Accesibilidad y movilidad en Milton Keynes: Una historia de diseño inclusivo en que los ideales de la planificación urbana y la intención de diseño se encuentran con las políticas de la discapacidad

Cómo citar este artículo: Luck, R. (2022). Accesibilidad y movilidad en Milton Keynes: Una historia de diseño inclusivo en que los ideales de la planificación urbana y la intención de diseño se encuentran con las políticas de la discapacidad. *Diseña*, (21), Article.6. <https://doi.org/10.7764/disena.21.Article.6>

DISEÑA | 21

AGOSTO 2022

ISSN 0718-8447 (impreso)

2452-4298 (electrónico)

COPYRIGHT: CC BY-SA 4.0 CL

Artículo de investigación original

Recepción

06 abril 2022

Aceptación

10 agosto 2022

Original English Version here

Rachael Luck

The Open University



Este documento ofrece la primera historia de diseño inclusivo de Milton Keynes, examinando cómo se concibió la accesibilidad de la ciudad en el momento en que fue planificada y diseñada. A partir de testimonios de personas entrevistadas que recuerdan que se animó a las personas con discapacidad a vivir en Milton Keynes porque era accesible, se exploran los fundamentos de esta afirmación mediante recorridos, historias orales y pruebas documentales. El estudio revela que la “facilidad de movimiento y acceso” era uno de los objetivos de planificación de Milton Keynes y que la Open University era el lugar donde se desarrollaban los argumentos fundacionales que daban forma a la construcción social de la discapacidad. Resulta llamativo que el modelo social de la discapacidad y la injusticia de la inaccesibilidad salieran a la luz en una ciudad que fue diseñada para permitir la movilidad y la accesibilidad, aun cuando el Milton Keynes de los setenta se recuerde como un lugar que atraía a diseñadores, académicos y activistas interesados en un futuro más equitativo.

Palabras clave

Intención de diseño

Accesibilidad

Políticas de la discapacidad

Urbanismo

Futuros del diseño

Rachael Luck—Ph.D. y M.Sc. en Gestión de la Construcción, Universidad de Reading. M.Sc. en Informática Aplicada, Universidad de Reading. Arquitecta colegiada, diplomada y licenciada en Arquitectura por la Universidad de Kingston. Es decana asociada de investigación en la Facultad STEM de la Open University y miembro del Consejo Editorial de *Design Studies* y del AHRC Peer Review College. Aplica enfoques etnográficos para examinar cómo las personas participan en el diseño de espacios, lugares y cosas. Entre sus últimas publicaciones se cuentan “Inclusive Design and Making in Practice: Bringing Bodily Experience into Closer Contact with Making” (*Design Studies*, vol. 54); “Participatory Design in Architectural Practice: Changing Practices in Future Making in Uncertain Times” (*Design Studies*, vol. 58); y “Design Research, Architectural Research, Architectural Design Research: An Argument on Disciplinarity and Identity” (*Design Studies*, vol. 65).

Accesibilidad y movilidad en Milton Keynes: Una historia de diseño inclusivo en que los ideales de la planificación urbana y la intención de diseño se encuentran con las políticas de la discapacidad

Rachael Luck

The Open University
The Design Group
Escuela de Ingeniería e Innovación
Milton Keynes, Reino Unido
rachael.luck@open.ac.uk

El mundo cotidiano que todos habitamos puede resultar discapacitante y opresivo para quien lo considera inaccesible. La accesibilidad es un problema que tiene sus bases en el diseño a todas las escalas, incluida la planificación y el urbanismo a escala de la ciudad. Milton Keynes (MK), como se examina en esta investigación, fue un experimento de “nuevo urbanismo” en el Reino Unido en los setenta, y sigue siendo una importante referencia internacional en el diseño urbano por su movilidad y accesibilidad, ya que estos parámetros se concibieron de una manera que resultaba imposible en las ciudades que fueron creciendo en el transcurso de la historia. Mientras los debates sobre la movilidad y la accesibilidad se centran predominantemente en los medios de transporte, esta investigación saca a la luz una historia menos examinada de la accesibilidad de MK, una que presta atención a las personas además del automóvil.

La forma en que se diseñan los espacios y los lugares, su configuración espacial, así como la elección de los materiales y los detalles de diseño, tienen un impacto en la accesibilidad de las personas (Boys, 2014; Imrie, 2012). Los movimientos de diseño inclusivo y diseño universal reconocen esto y abogan por un diseño de cosas (espacios, lugares, productos y servicios) que tome en consideración las diferentes capacidades humanas (Coleman et al., 2003; Luck, 2018; Mace et al., 1996). Los movimientos especializados de diseño inclusivo y universal no tendrían por qué existir si el diseño “normativo” no excluyera y marginara a algunas personas (Hamraie, 2012). De hecho, como señalan Heylighen y Bianchin (2013), el diseño inclusivo todavía no ocupa un lugar destacado en lo que se entiende convencionalmente como “buen” diseño. Dada la injusticia social de la inaccesibilidad, los activistas del diseño inclusivo siguen haciendo campaña para que así sea (Hamraie, 2012). El diseño, evidentemente, tiene una política (Fry, 2011) y las políticas de la discapacidad y la accesibilidad están imbricadas en el diseño. Un hito notable en las políticas de la discapacidad fue la formulación del modelo social de la discapacidad,

que sostiene que las personas con deficiencias están oprimidas por las barreras de la sociedad, incluidos los entornos que incapacitan a las personas (Shakespeare, 2010). Uno de los lugares donde se debatió acerca de las políticas de la discapacidad fue la Open University, en Milton Keynes.

Basándose en estos argumentos, este artículo contribuye a los debates del número especial sobre diseño, opresión y liberación, examinando cómo las políticas de la discapacidad y la accesibilidad se imbricaron en el diseño y la conceptualización de una nueva ciudad, Milton Keynes, en los setenta. Esta exploración se inspiró en una conversación con uno de sus habitantes originales, un bombero jubilado que vivía en una de las primeras urbanizaciones y que, casualmente, se mueve por MK en silla de ruedas. Él recuerda perfectamente que le animaron a trasladarse de Londres a la nueva urbe por su accesibilidad. Fue su recuerdo al ser entrevistado, de que «se animó a las personas con discapacidades a trasladarse a MK», lo que impulsó este estudio, cuyo propósito es revisar cómo se concibió la accesibilidad de MK en el momento en que se planificó y se diseñó. Motivado por su convicción, esta investigación se pregunta: ¿Se planificó y diseñó MK intencionadamente para la accesibilidad, pensando en las personas con discapacidad? ¿Qué interés había por la discapacidad y la accesibilidad en MK en aquella época? ¿Cómo las diferentes concepciones de la movilidad, la accesibilidad y la discapacidad han dado forma a la ciudad de MK? En términos de investigación en diseño, se trata de un examen de la intención de diseño de MK, revisando los objetivos de la ciudad más de 50 años después de que fuera diseñada y comenzara a ser habitada.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

La recopilación de datos para esta investigación fue posible gracias a las conversaciones mantenidas en los eventos celebrados en la Galería MK y el contacto con el “Centre for Integrated Living” (Centro para la Vida Integrada) de MK y con una rama local de la organización benéfica Remap. Las entrevistas y las conversaciones mantenidas durante los paseos por la ciudad y en los domicilios se grabaron y transcribieron, y a partir de los análisis de contenido temático se reportan los extractos seleccionados que estructuran el argumento del artículo.

Resultó oportuno vivir en la ciudad en el momento de su 50 aniversario, cuando la Galería MK organizó una serie de eventos sobre arquitectura y urbanismo. La planificación, el diseño y la realización de MK están en la memoria viva. En estos actos me presentaron a uno de los arquitectos originales de Milton Keynes Development Corporation (MKDC) y a otros miembros de la Fundación Fred Roach (que lleva el nombre del antiguo director de MKDC). Las conversaciones iniciales dieron lugar a entrevistas, a la recopilación de historias orales y a paseos por la ciudad, recuperando relatos de primera mano sobre los fundamentos y las circunstancias que dieron forma al diseño de MK en los setenta.

Con motivo del 50 aniversario de MK, mientras trabajaba en una investigación sobre diseño inclusivo en la Open University (OU), me reuní con residentes locales que participan activamente en el “Centre for Integrated Living” (CIL) y hablamos de la accesibilidad de MK mientras explorábamos el centro de la ciudad a pie. Con la organización benéfica Remap visité a personas con discapacidades en sus casas de las urbanizaciones de MK, observando la vida doméstica con una silla de ruedas dentro de las viviendas diseñadas por MKDC. Mientras leía los materiales del curso de la OU, descubrí que Vic Finkelstein, un destacado activista de la discapacidad, fue en su día académico de la OU. MK parecía atraer a personas con interés en la accesibilidad (políticas de discapacidad), el diseño del ámbito público y el urbanismo (nuevo urbanismo, vivienda y diseño de la manzana urbana).

Estos acontecimientos, todos ellos relacionados con MK, impulsaron esta exploración de la accesibilidad de la ciudad, llamando la atención sobre una parte poco estudiada de la historia del diseño de MK. La investigación entrelaza los relatos de primera mano sobre el raciocinio que inspira el diseño de la ciudad, con referencias a materiales publicados de otros arquitectos y planificadores de MKDC. La historia de MK está muy documentada, con acceso abierto a los planos originales, las actas de las reuniones del MKDC y el archivo vivo de MK. Aunque hay muchos estudios de planificación de la ciudad, el diseño de MK, su arquitectura y el análisis espacial se examinan menos, con algunas excepciones notables (Hillier et al., 1992; Walker, 1982).

Esta investigación ofrece la primera historia del diseño inclusivo de MK, que recorre cómo se concibieron la accesibilidad y la movilidad de las personas en la ciudad hace más de 50 años. El argumento expuesto desarrolla en una nueva dirección las presentaciones anteriores que han explorado los conceptos espaciales de MK.¹ Se presenta un relato de la intención de diseño arquitectónico y de planificación para Milton Keynes y los objetivos e ideales para una nueva ciudad, con el objetivo de investigar cómo se interpretó en aquella época el diseño para facilitar la accesibilidad a las personas con discapacidad. El argumento se despliega (re) trayendo cómo MK se posicionó como una ciudad post-industrial con objetivos de planificación que eran diferentes de los de otras nuevas ciudades, incluyendo la aspiración de atraer una universidad a la ciudad.

MILTON KEYNES: UNA NUEVA FORMA DE URBANISMO POSTINDUSTRIAL

Que la segunda mitad de los años sesenta fuera más radical que los años anteriores de la década es más una leyenda que una verdad histórica, en particular a partir del llamado “Verano del amor” de 1967 y su prolongado y cálido resplandor en la década siguiente (...) podemos reconocer, no obstante,

¹ Estos incluyen una presentación en la Conferencia de la Design History Society, titulada “How we Live and How we might Live: Design and the Spirit of Critical Utopianism”. Los debates preliminares sobre políticas de diseño y discapacidad se plantearon en la presentación Common Ground titulada “Diverse City and Universal Design: The Everyday Experience of Being Disabled in/by the City” en AHRC Commons. Los relatos de las experiencias vividas en MK se presentaron en CMKO Innovation Corridor en el MKSO City Fest, de la Academia de Urbanismo.

que la planificación de las nuevas ciudades británicas de finales de los años sesenta reflejó algo del *zeitgeist* de esa década, a saber, el amor por lo nuevo (...) con un renovado impulso a la modernización del entorno construido (...) El plan para Milton Keynes nació en esta atmósfera (Clapson, 2014, p. 3).

2 Desde su concepción, Milton Keynes siempre ha sido calificada como ciudad, aunque inicialmente fue clasificada como *New Town* y solo recientemente, en 2022, ha sido oficialmente designada como ciudad.

Milton Keynes (MK) es una *New Town*² que fue concebida y planificada en los sesenta y diseñada y construida en los setenta en el Reino Unido. Formó parte de la segunda oleada “Programa de Nuevas Ciudades” de la planificación para el desarrollo de la posguerra. Una serie de corporaciones de desarrollo se formaron en ese entonces con áreas de terreno designadas por el gobierno para grandes desarrollos en corredores de crecimiento discontinuo (Hall, 2014). MK se encuentra a 87 kilómetros de Londres y es adyacente a la autopista M¹ que conecta las ciudades de Londres, Birmingham y Leeds. «El objetivo debería ser desarrollar centros alternativos a Londres (...) para los londinenses de bajos ingresos expulsados por las excavadoras” (Bendixon & Platt, 1992, p. 26), de modo de reubicar a la población de las viviendas de mala calidad o bombardeadas durante la Segunda Guerra Mundial.

La planificación de Milton Keynes era consciente del tejido social que estaba creando. La primera etapa consistió en «generar un conjunto de objetivos sociales que guiaran las manos de los diseñadores de lo físico» (Bendixon & Platt, 1992, p. 46). Los objetivos de planificación se establecieron en numerosas reuniones y en dos seminarios internacionales. Llewelyn-Davies, el planificador principal de MKDC, relata: «Esperamos que dentro de tres meses tengamos una imagen de la sociedad a la que podríamos proveer en Milton Keynes». Él describió el seminario como «el inicio de un proceso dinámico de formación de objetivos» (Bendixon & Platt, 1992, p. 46).

El cambio en la naturaleza de las ciudades fue previsto por Melvin Webber, quien

sugirió que, mientras las primeras nuevas ciudades —simbolizadas por el carbón— eran productos de la “era industrial media”, Milton Keynes formaría parte de “una era postindustrial” (simbolizada por la radio de transistores) “en la cual la naturaleza de la ciudad está cambiando radicalmente”. Las “industrias del conocimiento de la educación, la investigación y el desarrollo, la toma de decisiones, el procesamiento de la información y el análisis de sistemas” se están convirtiendo en las áreas de la economía de más rápido crecimiento. Milton Keynes será, en cierto modo, la punta de lanza de esta fase cambiante de la civilización urbana” (Bendixon & Platt, 1992, p. 47).

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN DE MILTON KEYNES

Los principios de planificación de MK se desarrollaron en seminarios internacionales. Melvin Webber, un pensador predominante en materia de planificación, transporte y ciudades del futuro en los sesenta, de la Universidad de California, Berkeley fue nombrado consultor para desarrollar el concepto inicial de MK. Melvin Webber fue descrito por el arquitecto jefe de MK como el “padre” de Milton Keynes (Walker, 1982, p. 8).

La disposición espacial de MK se vio influida por el pensamiento de Webber sobre las ciudades del futuro y sus teorías sobre el “no lugar” (Webber, 1964) y las “comunidades sin propinuidad”, en las que las buenas comunicaciones permitían establecer comunidades independientemente de su proximidad (Webber, 1963). Reflejando la visión de la planificación de Webber, el arquitecto jefe comenta:

La escala de la sociedad ha cambiado (...) organizamos nuestra vida social a través del teléfono, el buzón, los coches privados y el transporte público. Nuestras vidas están más influenciadas por la televisión, la radio y los periódicos que por los encuentros en la calle o las charlas en la valla del jardín (Walker, 1982, p. 8).

Sin embargo, la “cuadrícula perezosa” de un kilómetro cuadrado de MK se superpone a una escala de barrio, en la que MK se compone de grupos de asentamientos, cada uno con un centro local.

El plan director de MK, a menudo conocido como el “Libro verde”, fue redactado por la empresa de planificación Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker y Bor (1970). Como recuerda un arquitecto de MKDC, era distintivo: «el Libro verde utiliza (...) un lenguaje evocador con pocas imágenes, que es un lenguaje muy sencillo para no constreñirnos». Esto estaba en consonancia con el enfoque no restrictivo de Webber sobre la racionalidad limitada y otros problemas de planificación (Rittel & Webber, 1973). El plan director definía seis principios rectores u objetivos: (1) Oportunidad y libertad de elección; (2) *Facilidad de movimiento y acceso y buenas comunicaciones*; (3) Equilibrio y variedad; (4) Una ciudad atractiva; (5) Conciencia y participación pública; y (6) Uso eficiente e imaginativo de los recursos (Llewelyn-Davies et al., 1970/2014, p. 50).

En una entrevista, uno de los arquitectos originales del MKDC recuerda:

Los principios, los teníamos clavados en la pared (...) en lugar de divagar sobre el diseño de megaciudades fantasiosas que estaban muy de moda en aquella época, vimos que había que exponerlos de forma sencilla, dejar de lado las cosas que ya no nos parecen convenientes de las ciudades y una de ellas era la densidad.

Cuando se le preguntó qué significaba “facilidad de movimiento y acceso”, la respuesta del arquitecto fue:

Un acceso peatonal sin obstáculos, que no tuviera que rodear las cosas, que no fuera obstaculizado por otros medios de transporte, o que tuviera derechos de paso y que estuviera cubierto, y eso era mucho pedir. Otro principio era que fueran aptos para discapacitados o para sillas de ruedas.

El trazado de MK, con carreteras principales en cuadrícula, pasos subterráneos, carreteras secundarias a través de plazas cuadrículadas y un carril bici de ruta roja que atraviesa la ciudad, supuso la separación de las infraestructuras para los distintos modos de movilidad, peatones y automóviles.

Reconoció que:

Ahora, en las normas de construcción hay gradientes mínimos para el acceso de las sillas de ruedas. No había normas ni reglamentos sobre las aceras, nadie decía el ancho que debían tener, teníamos que inventar esas normas nosotros mismos (...) los gradientes de los pasos subterráneos, buscábamos normas por todas partes, pero no siempre las encontrábamos (...) en cuanto a las aceras (...) el ministerio nunca recogió ninguna estadística sobre las aceras, las densidades de uso, no había nada.

Aunque los arquitectos consideraban el uso de los senderos y las rampas por parte de diferentes personas, no existían normas sobre el ancho o las pendientes. Los arquitectos de MKDC estaban considerando los problemas de diseño de la accesibilidad en los setenta, una época en que no había ninguna guía de diseño para hacer que los edificios, los espacios y los lugares fueran más accesibles. Los términos que se utilizaban eran “acceso” y “movilidad”, no “accesibilidad”. Los arquitectos vieron la necesidad de estas consideraciones de diseño y, a falta de otras orientaciones de diseño, desarrollaron sus propias normas, que se convirtieron en parte del proceso de diseño y de la lógica de diseño de las infraestructuras de MK.

El arquitecto continúa: «*Las madres jóvenes con dos hijos y una persona mayor tienen necesidades muy similares en términos de infraestructura, y si lo consigues para ellas lo consigues para todos*». Esta forma de conceptualizar las necesidades de las distintas personas coincide con la lógica del diseño universal: que hay una mejor solución de diseño que se adapta a una variedad de personas.

Otro de los arquitectos originales, que escribió una reflexión crítica sobre MK, recuerda el diseño de una ciudad para una diversidad de habitantes:

La amplia gama de densidades de los edificios locales, desde las oficinas de varios pisos hasta las densidades muy bajas alrededor de los campos de golf, los lagos y los huertos, tenía una intención tanto estética como social:

formaba parte de un fuerte rechazo a la notoria uniformidad de las casas de dos pisos de las anteriores nuevas ciudades; y parte de una estrategia *para atraer no solo a los nuevos hogares de trabajadores cualificados, sino a una gama más diversa de grupos de edad, clases sociales y etnias* [énfasis añadido]. Se trataba de un intento de diseñar una forma de evitar otra de las deficiencias percibidas en las anteriores nuevas ciudades (Edwards, 2001, p. 92).

Milton Keynes pretendía constar de un cincuenta por ciento de viviendas sociales y un cincuenta por ciento de propiedad privada, a diferencia de otras nuevas ciudades de los años sesenta, que eran cien por ciento viviendas sociales (Bendixon & Platt, 1992, p. 118). Este deseo de atraer a diversos grupos de personas a MK parece coincidir con la afirmación de que se animó a las personas con discapacidad a trasladarse a MK. De hecho, existían políticas oficiales de dispersión en el Greater London Council (GLC) para diseminar a la gente, con planes para atraer a la gente de Londres a las nuevas ciudades: el New and Expanded Town Scheme (NETS) y el Direct Nomination Scheme (DNS). La mayoría de los londinenses que se trasladaron a Milton Keynes procedían del norte de Londres y de los distritos exteriores, donde las necesidades de vivienda eran más acuciantes. Ciertamente, MKDC tenía acuerdos con los distritos londinenses para trasladar a la gente a la nueva ciudad (Clapson, 2004, p. 94).

Derek Walker, arquitecto jefe de MKDC, lo recuerda:

Las distancias a pie se convirtieron en una obsesión. Se estudiaron una serie de respuestas sensibles a las *necesidades de los ancianos y los enfermos* [énfasis añadido]; las distancias óptimas para acceder al transporte público, las necesidades de las sillas de ruedas y las ambulancias, y los *peatones que caminan desde los vehículos de servicio* [énfasis añadido], ofreciendo una estratificación que dejaba al peatón en firme control del terreno (Walker, 1982, p. 58).

Aunque en la actualidad nadie utilizaría el término “enfermo”, la declaración hace referencia directa a las sillas de ruedas y a las distancias que recorren los peatones, de lo que podemos deducir que en el diseño de MK se tuvo en cuenta la accesibilidad para personas con diferentes capacidades: la facilidad de movimiento para las personas dentro de MK Central y no solo el acceso para los coches que atraviesan la ciudad.

MK se concibió como una ciudad y se diseñó a esa escala. El objeto que se diseñaba era la infraestructura de la ciudad. Al ser entrevistado, el arquitecto relata:

Quieres que diseñe las carreteras, los senderos, nadie diseña ese tipo de cosas (...) estábamos inventando todo un sistema estructural que se llamaría la infraestructura, la base de lo que percibirás cuando vengas a MK.

Es la infraestructura de MK, que incluye el diseño urbano de las carreteras, los senderos, las rampas y las pendientes del espacio de circulación pública intersticial en el centro de MK, lo que influyó en la accesibilidad y la movilidad de la ciudad.

LA OPEN UNIVERSITY EN MK

El presidente de MKDC, Jock Campbell, sabía que MK necesitaba una universidad para ser una ciudad creíble. Además, se dio cuenta de que la nueva economía postindustrial que describía Melvin Webber no iba a ser satisfecha por las habilidades de la gente que salía de Londres. Había «un conflicto entre las habilidades de los londinenses que la ciudad debía albergar y la visión del profesor Webber de una economía basada en la ciencia y el conocimiento» (Bendixon & Platt, 1992, p. 48).

El campus de la Open University (OU) está en Milton Keynes. La OU fue alentada a ubicarse en MK: «La Open University llegó a Milton Keynes (...) [como] resultado de algunas hábiles maniobras políticas de Llewelyn-Davies [planificador principal de MKDC] y el Presidente de MKDC» (Clapson, 2013, p. 77). De hecho, uno de los fundadores de la Open University, el sociólogo Michael Young, ya estaba debatiendo las ideas de la planificación-sin-plan con Sir Peter Hall y Paul Barker, entonces editor de *New Society* (Banham et al., 1969). El concepto de planificación de “comunidad sin propinquidad” promovido por Melvin Webber (1963), donde la comunidad existe sin proximidad, también se aplica al modelo educativo de la OU.

La OU fue la primera universidad del Reino Unido en ofrecer educación a distancia; y con una política de acceso abierto fue «una universidad abierta más democrática, orientada al acceso» (Clapson, 2013, p. 77). El modelo disruptivo de educación superior propuesto por la OU resultaba atractivo para muchos pensadores radicales. En el ámbito del diseño, John Chris Jones y Nigel Cross estaban trabajando, respectivamente, en *Design Methods: Seeds of Human Futures* (Jones, 1970) y *Man-made Futures* (Cross, 1975; Cross et al., 1974). El módulo “The Future of Cities” esbozaba dos tipos de visión. La primera utiliza la intuición para prever la vida y la tecnología en algún momento del futuro. La segunda no se ocupa de lo que podría ser, sino de *lo que debería ser*, con una orientación política o ética (Blowers et al., 1974); ambos futuros, como veremos, son relevantes para MK. Stuart Hall se sintió atraído por la teoría que desarrollaba la OU en el campo de los estudios culturales sobre la raza, y Vic Finkelstein, junto con otras personas de la Open University, creó el primer curso académico para promover y desarrollar las políticas de la discapacidad (Finkelstein, 1998). Mike Oliver se unió al equipo del curso y adoptó un enfoque estructural para entender la discapacidad y llegó a acuñar el término “modelo social de la discapacidad” en 1983 (Shakespeare, 2010).

Evolución de las políticas de la discapacidad y de los estudios sobre la discapacidad

Vic Finkelstein fue un conocido activista en el campo de los estudios sobre la discapacidad. Finkelstein desempeñó un papel importante en la redacción de los Principios Fundamentales de la Discapacidad de la Union of the Physically Impaired Against Segregation (UPIAS):

En nuestra opinión, es la sociedad la que incapacita a los discapacitados físicos. La discapacidad es algo que se impone por encima de nuestras deficiencias, por la forma en que se nos aísla innecesariamente y se nos excluye de la plena participación en la sociedad. Los discapacitados son, por tanto, un grupo oprimido en la sociedad (Union of the Physically Impaired Against Segregation & The Disability Alliance, 1976).

Esta fue una de las primeras formulaciones de lo que se conocería como “modelo social de la discapacidad”: la gran idea sobre la que se fundó el movimiento moderno de la discapacidad.

Llegado desde Sudáfrica en 1968, Vic Finkelstein, usuario de una silla de ruedas tras contraer la poliomielitis, aplicó las ideas de justicia social de la época del *apartheid* para desarrollar una comprensión de la construcción social de la discapacidad (Finkelstein, 2001).

Los discapacitados siempre han luchado contra la forma en que se les ha impedido participar en las actividades normales de sus comunidades. Sin embargo, más recientemente, estas luchas han dado un paso adelante. Los discapacitados han empezado a organizarse para su emancipación y se han unido al creciente número de grupos que luchan contra la discriminación social (Finkelstein, 1981).

Finkelstein fue el director del curso “The Handicapped Person in the Community”, el primer curso de estudios sobre la discapacidad (Sutherland, 2011). Uno de los textos del curso de Finkelstein, “To Deny or Not to Deny Disability” (Finkelstein, 1981), es el que más claramente ilustra la construcción social de la discapacidad, en la que las personas son discapacitadas por el entorno. El texto de Finkelstein presenta lo que ahora caracterizaríamos como una ficción de diseño — un escenario futuro, de lo que no debería ser—, presentando un mundo al revés: los capacitados son discapacitados.

Veamos si podemos poner el mundo al revés y *demostrar que la discapacidad es un problema de origen social* [énfasis añadido]. Un mundo al revés en el que los “capaces” se convierten en “discapacitados” y los “discapacitados” en “capacitados” y en el que demostramos que, lejos de adaptarse y aceptar la

discapacidad, quizás, solo quizás, sea más saludable hacerle mella y luchar por eliminar la discapacidad (...) Supongamos que los que creen en la segregación pudieran realmente salirse con la suya. Imaginamos a un millar o más de personas discapacitadas, todas ellas *usuarias de sillas de ruedas, reunidas e instaladas en su propio pueblo* [énfasis añadido], donde tuvieran plena gestión y derechos democráticos. Suponemos que las personas sin discapacidad no visitan a menudo el pueblo y que los usuarios de sillas de ruedas controlan todos los aspectos de su vida (...) cuando se han hecho todos los ajustes (...) unos cuantos sin discapacidades vienen a instalarse en este pueblo. Naturalmente, una de las primeras cosas que notan es la altura de las puertas y los techos. Se dan cuenta directamente, golpeando sus cabezas contra los dinteles de las puertas (Finkelstein, 1981, p. 35).

La imagen que construye Finkelstein es la de un asentamiento habitado por usuarios de sillas de ruedas. Da la vuelta a la tortilla de la discapacidad presentando una situación ficticia, imaginando un pueblo para personas en silla de ruedas. Cuando las personas sin discapacidad lo visitan, se golpean la cabeza con las puertas y los dinteles. La altura de las puertas es demasiado baja para las personas que no están sentadas en una silla de ruedas. En esta ficción, las personas sanas son discapacitadas. La imagen que se construye es la de un pueblo en caos, que no funciona de acuerdo con las construcciones capacitadoras (Campbell, 2009, p. 3) en las que la gente normaliza algunas características humanas y “otrofica” a personas discapacitadas con capacidades diferentes. En el ejemplo de Finkelstein, son los “cuerpos-capacitados con discapacidad” los que están marginados. La fábula es profunda, ya que ilustra la discapacidad como una construcción social. El movimiento por los derechos de los discapacitados ha llevado este argumento más allá, demostrando cómo las personas se convierten en discapacitadas por las barreras estructurales de la sociedad, incluida la accesibilidad física del entorno construido (Shakespeare, 2010).

Coffee Hall: Un acuerdo accesible para los usuarios de sillas de ruedas

Hay una urbanización en MK, Coffee Hall, que tiene cierto parecido con el pueblo de usuarios de sillas de ruedas de Finkelstein. Mientras visitaba a una persona que vive en Coffee Hall para ver cómo se podría adaptar el pie de una silla de ruedas (Luck, 2018), un colega de Remap me comentó que en esta urbanización viven muchas personas usuarias de sillas de ruedas. Aunque en esta investigación no se afirma que Finkelstein tuviera conocimiento de la existencia de una comunidad local de usuarios de sillas de ruedas en MK, ni se sabe si Finkelstein visitó o vivió en Coffee Hall cuando trabajaba en la OU, lo que sí es destacable es que las viviendas estándar diseñadas por MKDC podían acoger a personas en sillas de ruedas. Coffee Hall fue una de las primeras urbanizaciones de MKDC en ser construidas. Todas las «salas

de estar de las casas de MKDC cumplían los requisitos de Parker Morris de que el espacio debía dar cabida a tres sillones, un sofá, un televisor y algo de espacio para algunos otros muebles» (Clapson, 2004 p. 112). La configuración y disposición espacial de las casas era accesible para las personas que utilizaban una silla de ruedas. De hecho, en la casa visitada vivían dos personas en silla de ruedas.

Con el paso del tiempo, muchas personas que utilizan sillas de ruedas han sido alojadas en Coffee Hall, ya que MKDC sabía que estas viviendas podían adaptarse fácilmente para que las personas permanecieran en sus hogares. Los arquitectos de MKDC que diseñaban las viviendas estaban «bajo la presión de construir de acuerdo con los estándares de espacio más elevados descritos en Homes for Today and Tomorrow - The 1961 Parker Morris Report» (Bendixson & Plate, 1992 p. 118). De hecho, «los arquitectos, aparentemente atrapados entre los hitos superiores e inferiores de las normas de espacio de Parker Morris y los criterios financieros, se vieron obligados a simplificar sus diseños y a aumentar la densidad» (Bendixson & Plate, 1992 p. 118). Se tomaron atajos para mantener la producción de viviendas. «En algunos casos, se sacrificaron los senderos, las vallas, las puertas y los jardines en aras de la construcción propiamente dicha», dijo Campbell a la ministra [del gobierno para la vivienda]» (Bendixson & Plate, 1992 p. 119). En retrospectiva, lo que en aquel momento se consideraba problemático, ha dado lugar en MK a un parque de viviendas que resulta ser un alojamiento adecuado para una gama más amplia de la población, incluidas las personas con mayores necesidades espaciales. De hecho, el arquitecto jefe apuntó a un nivel de vida más alto, comentando que «la ciudad se está construyendo para necesidades económicas y sociales que, desde la perspectiva de la historia de la construcción de ciudades, son nuevas; y esperamos un nivel de rendimiento de nuestras casas y de la ciudad que, hasta hace poco, solo estaba al alcance de una minoría» (Walker, 1982, p. 17). La intención del diseño arquitectónico de MK, incluidas las viviendas de la MKDC, era que los estándares de rendimiento fueran altos para todos.

REFLEXIÓN

Los materiales presentados en este artículo ofrecen una historia del diseño inclusivo de MK, que recorre cómo se concibieron la accesibilidad y la movilidad para MK hace más de 50 años. El relato conecta el centro de la ciudad y el campus y examina la expectativa de que la ciudad fuera accesible, expresada por un residente local, así como las descripciones de los fundamentos de la planificación y el diseño de MK, encontrando una conexión local con los desarrollos en la teoría de la discapacidad y el campo de los estudios sobre la discapacidad.

La lógica de la infraestructura de MK era fundamental para su facilidad de acceso, separando los diferentes modos de movilidad, con los coches y el transporte público en las carreteras de la red y las bicicletas en las vías rojas, lejos

de los peatones en el centro de la ciudad. La facilidad de acceso para el tráfico, como vemos en MK, estaba interconectada con la accesibilidad de los lugares públicos para las personas, incluidos los discapacitados, en el centro de la ciudad.

En relación con el plan director de MK, se sabe que la facilidad de movimiento y acceso era uno de los principales objetivos de planificación. Sin embargo, la accesibilidad como concepto no se aplica únicamente a las personas con discapacidad. De hecho, el movimiento de diseño universal considera que las mejoras realizadas para las personas con discapacidad también beneficiarán a otros miembros de la sociedad (Mace et al., 1996). Un arquitecto de la MKDC articula una perspectiva de diseño universal cuando describe cómo se tuvieron en cuenta los diferentes grupos de personas en el diseño de la infraestructura de Central MK, y cómo esto condujo a un centro de la ciudad que tiene un acceso peatonal sin obstáculos para los coches.

En el diseño del espacio público, los arquitectos de MKDC tuvieron en cuenta las diferentes capacidades de los habitantes, previendo las necesidades de accesibilidad de las personas en silla de ruedas y de las personas con cochecitos. La infraestructura de MK se diseñó desde un inicio para un acceso a nivel y en rampas en todo el centro de la ciudad. Los arquitectos de MKDC desarrollaron sus propias normas de diseño, generando una guía para las gradientes de las rampas y el ancho de las pasarelas. Los arquitectos habían detectado una necesidad más general de orientaciones de diseño y normas de accesibilidad que en aquel momento no formaban parte de la normativa de construcción. Aunque el objetivo de “facilidad de acceso y movimiento”, al igual que otros aspectos del plan de MK, no estaba excesivamente definido, las consideraciones de los arquitectos reflejan que la intención de diseño para MK sí tenía en cuenta la accesibilidad para las personas con problemas de movilidad, así como los escenarios de movimiento para otros habitantes.

La aspiración de los arquitectos de MKDC de elevar el nivel de diseño de las viviendas para todos dio lugar a un parque de viviendas adaptables y accesibles en algunos polígonos, creando urbanizaciones en las que las personas en silla de ruedas se alojaban más fácilmente. Dadas estas características de diseño, como parte del programa de reubicación de las nuevas ciudades, MK era un lugar atractivo para que vivieran las personas con discapacidad.

Hay lecciones que aprender de MK para diseñar pueblos y ciudades más accesibles. En el caso de los desarrollos a gran escala, MK ilustra la importancia de la consideración holística de toda la ciudad en materia de acceso y movilidad desde el principio de cualquier desarrollo. La infraestructura en la que se basa la facilidad de movimiento de MK no puede ser modificada. El tiempo y la atención dedicados al diseño detallado de MK también han dado lugar a un centro urbano más accesible, con características como pendientes poco pronunciadas en las aceras, consideración de las distancias a pie desde los aparcamientos y jardineras de piedra diseñadas

para ser utilizadas también como asientos. La calidad del diseño de Central MK es evidente en esta atención al detalle y contribuye al legado de diseño de MK, con un ámbito público más accesible que el de muchas ciudades. Esta atención al detalle tiene ventajas económicas. El compromiso de los arquitectos de MKDC con los altos estándares de diseño demostró ser una inversión en accesibilidad a largo plazo. Existe un valor económico, así como un impacto social y de calidad de vida cuando el “buen” diseño incluye la accesibilidad en su núcleo.

Fue notable descubrir que los académicos de la OU que desarrollan argumentos fundamentales en las políticas de la discapacidad utilizaban el diseño del entorno para ilustrar la construcción social de la discapacidad, presentando un futuro de diseño para la capacidad. El hecho de que la urbanización de Coffee Hall en MK albergue a más personas en silla de ruedas que otras zonas de MK es un testimonio de las normas de diseño espacial que precedieron a las directrices de diseño de accesibilidad de la “Parte M” de la normativa de construcción y a las normas de diseño de viviendas duraderas de por vida. El diseño de altos estándares para una mejor forma de vida, como revelan los relatos de los arquitectos, formaba parte de la visión y el espíritu de optimismo de MK.

La visión de MK de ser una ciudad nueva y diferente atrajo la atención de muchos planificadores y arquitectos destacados, entre ellos algunos que debatieron ideas organizativas sin-plan con Michael Young en la Open University. La OU, con su innovador modelo educativo, atrajo a académicos como Vic Finkelstein, quien pretendía poner el mundo “patas arriba” para que los entornos cotidianos que todos habitamos no incapacitaran a las personas. En la historia de MK se encuentran los ideales políticos de Finkelstein sobre la discapacidad, para liberar a los oprimidos, así como las acciones y prácticas formativas de diseño “inclusivo” para hacer que el ámbito público del centro de la ciudad fuera accesible para todos.

CONCLUSIÓN

MK tiene un legado de diseño poco reconocido, con un distrito urbano central más accesible que el de muchas ciudades. Este artículo ofrece la primera historia de diseño inclusivo de MK que ha centrado la atención en cómo se tuvo en cuenta a las personas con discapacidad en la planificación y el diseño de la ciudad en los setenta. Los arquitectos de MKDC se anticiparon a la necesidad de que la ciudad fuera accesible para las personas con una gama más amplia de capacidades y fueron precursores, reconociendo la necesidad de desarrollar normas de diseño para facilitar la accesibilidad y la movilidad de todos.

Dada la atracción gravitatoria de MK, como experimento de nueva ciudad, y de la Open University, con su oferta educativa diferente, MK atrajo a pensadores y educadores radicales que querían desarrollar nuevos cursos académicos, así como a destacados planificadores y arquitectos que querían explorar nuevas ideas

urbanas. El modelo social de la discapacidad cuestionó el diseño de los entornos, al igual que lo hizo MK en su concepción y realización como una nueva ciudad distintiva. Fueron muchas las luminarias de la arquitectura, el urbanismo, el diseño y los estudios sobre discapacidad que pasaron por MK en los setenta y dejaron su huella. **D**

Agradecimientos

Este documento no habría sido posible sin la generosidad de muchas personas que han dado su tiempo y su consentimiento informado para participar en esta investigación y han compartido sus recuerdos de los años de formación de MK. La investigación fue aprobada por el Comité Ético de Investigación Humana de la OU, como parte del proyecto financiado por el ERC “Universalism, universal design and equitable access to the designed environment”. Es en señal de respeto a Ken Baker (1942-2021) que escribo este artículo, con los recuerdos hablando y caminando mientras Ken explicaba los fundamentos del diseño de MK, revelando detalles de la infraestructura de Central MK y las circunstancias en la década de los setenta que llevaron a la selección de materiales particulares. Ken nunca dejó de diseñar e imaginar adiciones a MK, ya que vivía con una movilidad deteriorada.

REFERENCIAS

- BANHAM, R., BARKER, P., HALL, P., & PRICE, C. (1969). Non-plan: An Experiment in Freedom. *New Society*, 13(338), 435–443.
- BENDIXON, T., & PLATT, J. (1992). *Milton Keynes: Image and Reality*. Granta.
- BLOWERS, A., HAMNETT, C., & SARRE, P. (Eds.). (1974). *The Future of Cities*. The Open University Press.
- BOYS, J. (2014). *Doing Disability Differently: An Alternative Handbook on Architecture, Disability and Designing for Everyday Life*. Routledge.
- CAMPBELL, F. K. (2009). *Contours of Ableism: The Production of Disability and Able-bodiedness*. Palgrave.
- CLAPSON, M. (2004). *A Social History of Milton Keynes: Middle England/Edge City*. Cass.
- CLAPSON, M. (2013). *Anglo-American Crossroads: Urban Planning and Research in Britain, 1940-2010*. Bloomsbury.
- CLAPSON, M. (2014). The Wider Context. En H. Meller (Ed.), *The Plan for Milton Keynes* (pp. 1–26). Routledge.
- COLEMAN, R., LEBBON, C., CLARKSON, J., & KEATES, S. (2003). From Margins to Mainstream. En J. Clarkson, S. Keates, R. Coleman, & C. Lebbon (Eds.), *Inclusive Design: Design for the Whole Population* (pp. 1–25). Springer. https://doi.org/10.1007/978-1-4471-0001-0_1
- CROSS, N. (1975). *Design and Technology: Man-made Futures Unit 9*. The Open University Press.
- CROSS, N., ELLIOTT, D., & ROY, R. (1974). *Man-made Futures: Readings in Society, Technology and Design*. The Open University Press.
- EDWARDS, M. (2001). City Design: What Went Wrong at Milton Keynes? *Journal of Urban Design*, 6(1), 87–96. <https://doi.org/10.1080/13574800120032905>
- FINKELSTEIN, V. (1981). To Deny or Not to Deny Disability—What is disability? En A. Brechin, P. Liddiard, & J. Swain (Eds.), *Handicap in a Social World* (pp. 34–37). The Open University Press.
- FINKELSTEIN, V. (1998). Emancipatory Disability Studies. En T. Shakespeare (Ed.), *The Disability Reader: Social Science Perspectives* (pp. 28–51). Cassell.

- FINKELSTEIN, V. (2001). *A Personal Journey into Disability Politics*. <https://www.independentliving.org/docs3/finkelstein01a.pdf>
- FRY, T. (2011). *Design as Politics*. Berg.
- HALL, P. (2014). "And One Fine Morning –": Reflections on a Double Centenary. *The Town Planning Review*, 85(5), 557–562. <https://doi.org/10.3828/tpr.2014.34>
- HAMRAIE, A. (2012). Universal Design Research as a New Materialist Practice. *Disability Studies Quarterly*, 32(4), Article 4. <https://doi.org/10.18061/dsq.v32i4.3246>
- HEYLIGHEN, A., & BIANCHIN, M. (2013). How Does Inclusive Design Relate to Good Design? Designing as a Deliberative Enterprise. *Design Studies*, 34(1), 93–110. <https://doi.org/10.1016/j.destud.2012.05.002>
- HILLIER, B., PENN, A., & DALTON, N. (1992). Milton Keynes: Look Back to London. *Architects Journal*, 195(3), 42–46.
- IMRIE, R. (2012). Universal Design and Equitable Access to the Built Environment. *Disability and Rehabilitation*, 34(10), 873–882. <https://doi.org/10.3109/09638288.2011.624250>
- JONES, J. C. (1970). *Design Methods: Seeds of Human Futures* (2da Ed.). Wiley.
- LLEWELYN-DAVIES, R., WEEKS, J., FORESTIER-WALKER, R., & BOR, W. (2014). *The Plan for Milton Keynes*. Routledge.
- LUCK, R. (2018). Inclusive Design and Making in Practice: Bringing Bodily Experience into Closer Contact with Making. *Design Studies*, 54, 96–119. <https://doi.org/10.1016/j.destud.2017.11.003>
- MACE, R. L., HARDIE, G. J., & PLACE, J. P. (1996). *Accessible Environments: Toward Universal Design*. North Carolina State University.
- RITTEL, H., & WEBBER, M. (1973). Planning Problems are Wicked Problems. *Policy Sciences*, 4, 155–169.
- SHAKESPEARE, T. (2010). The Social Model of Disability. En L. J. Davis (Ed.), *The Disability Studies Reader* (pp. 266–273). Routledge.
- SUTHERLAND, A. (2011, Diciembre 16). Vic Finkelstein: Academic and Disability Activist, Obituary. *The Independent*. www.independent.co.uk/news/obituaries/vic-finkelstein-academic-anddisability-activist-6277679.html
- UNION OF THE PHYSICALLY IMPAIRED AGAINST SEGREGATION, & THE DISABILITY ALLIANCE. (1976). *The Fundamental Principles of Disability*. <https://disabledpeoplesarchive.com/wp-content/uploads/sites/39/2021/01/001-FundamentalPrinciplesOfDisability-UPIAS-DA-22Nov1975.pdf>
- WALKER, D. (1982). *The Architecture and Planning of Milton Keynes*. The Architectural Press.
- WEBBER, M. M. (1963). Order in Diversity: Community without Propinquity. En L. Wirigo (Ed.), *Cities and Space*. Johns Hopkins University Press.
- WEBBER, M. M. (1964). The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. En M. M. Webber (Ed.), *Explorations into Urban Structure* (pp. 79–153). University of Pennsylvania Press. <https://doi.org/10.9783/9781512808063-005>