

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y DISCAPACIDAD

Autora: Belén Alfonso Naranjo

1. Introducción

La falta de movilidad es un problema muy grave con repercusiones en muchas facetas en la persona. Implica no poder desplazarse, no poder comer solo, no poder visitar a un amigo, no ir al cine, no poder hacer la compra, no poder salir a pasear... Las personas que necesitan silla de ruedas o bastones, precisan de unos espacios mínimos para poder maniobrar. Esto no implica obligatoriamente mayor superficie, sino una adecuada distribución, un mobiliario adaptado y práctico.

Pero no es suficiente con adaptar la casa del discapacitado, sino que es imprescindible que todos los edificios tengan fácil acceso, públicos y privados, que todas las calles tengan los rebajes pertinentes en las aceras, que los pavimentos sean antideslizantes, que en los ascensores quepa la silla de ruedas. La Administración debe controlar que se cumplan las normas.

2. Definición

Barreras son aquellas trabas e impedimentos sociales, económicos o arquitectónicos que dificultan la integración de las personas en la sociedad.

Podemos definir las barreras arquitectónicas como todos aquellos obstáculos físicos que limitan la libertad de movimientos de las personas en dos grandes campos:

- La accesibilidad: vías públicas, espacios libres y edificios
- El desplazamiento: medios de transporte

Hay varias clases de barreras arquitectónicas:

1. Urbanísticas: son las que se encuentran en las vías y espacios públicos: aceras, pasos a distinto nivel, obstáculos, parques y jardines no accesibles, muebles urbanos inadecuados...
2. En el transporte: se encuentran en los diferentes medios de desplazamiento e incluyen tanto la imposibilidad de utilizar el autobús, el metro, el tren..., como las dificultades para el uso del vehículo propio.

3. En la edificación: están en el interior, o en los accesos, de los edificios, pasillos y puertas estrechas, ascensores reducidos, servicios de pequeñas dimensiones.

3. Normativa legal

Con respecto a la normativa legal los derechos de las personas con deficiencia motórica están perfectamente recogidos:

- 3.1 En la carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea se recoge en el artículo 21, la prohibición de toda discriminación por razón de discapacidad, y en el artículo 26 la integración de las personas con discapacidad, la Unión Europea reconoce y respeta el derecho de estas personas a beneficiarse de medidas que garanticen su autonomía, su integración social y profesional y su participación en la vida de la comunidad.
- 3.2 De la misma manera se recoge a nivel nacional en el B.O.E. Según la resolución 21499/1976 reflejada en el B.O.E del 28 de octubre de 1976. Se recoge la necesidad de superar las limitaciones que para los minusválidos se deriva de la existencia de barreras arquitectónicas para ello se establecen las siguientes normas a las que habrán de ajustarse la construcción de los edificios pertenecientes a los servicios de la seguridad social para facilitar la accesibilidad y movilidad necesaria para los minusválidos, así como la reconstrucción de los edificios ya construidos.

3.3 Normativa para supresión de barreras arquitectónicas

3.3.1 *Aparcamiento*

En los edificios que tengan zonas propias para aparcamiento se reservará para minusválidos afectados en los miembros inferiores un área no inferior al 3% de la superficie total destinada a aparcamiento, que será señalizada horizontalmente mediante el signo internacional de accesibilidad y verticalmente mediante las correspondientes señales de prohibición de aparcamiento a aquellos vehículos que no vayan conducidos por personas con minusvalía en los miembros inferiores. Si los aparcamientos reservados a minusválidos están dispuestos en batería, deberán tener una anchura mínima de 3.30 metros. Se dispondrá, si fuera preciso, de pequeñas rampas que salven el desnivel del aparcamiento a la acera o paseo.

3.3.2 *Acceso*

Todo edificio deberá tener, al menos, un acceso que reúna las siguientes condiciones:

- a) Estar situado a nivel de la calle
- b) Si el portal y la calle estuviesen a distinta altura, debemos disponer de una rampa, cuya pendiente no supere el 8%. La anchura de la misma será, como mínimo, de 1,10 metros y deberá tener pasamanos a uno o ambos lados, a una altura de 0,90 a un metro. El suelo será antideslizante para aumentar la sujeción; siempre que sea posible las rampas serán cubiertas. El umbral de acceso a todo edificio no rebasará los 2,50 cm de alto y tendrá una anchura mínima de 1,50 metros. Los vestíbulos, si existen deberán tener unas dimensiones mínimas tales que permitan el movimiento cómodo de una silla de ruedas.

3.3.3 Puertas

Las puertas han de tener una luz de 0,90 metros y deberán estar dotadas de tiradores que no exijan ambas manos para abrirla. Si la puerta es acristalada debe llevar un zócalo protector de unos 40 cm de alto y el acristalamiento se efectuará con luna o vidrio armado. Las puertas de los aseos no deben abrir hacia dentro.

3.3.4 Ascensores

El acceso a las distintas plantas del edificio se realizará mediante un ascensor o, en su defecto, mediante una rampa que reúna las condiciones especificadas anteriormente.

El ascensor deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) La puerta tendrá una luz mínima de 0,85 metros y deberá ser de fácil apertura, recomendándose puertas telescópicas.
- b) Los paneles de botones de mandos se situarán a una altura no superior a 1,25 metros del suelo y a 50 cm, como mínimo, de la puerta. Si el edificio tuviese más de siete plantas, la disposición de los botones será horizontal o por grupos.
- c) La cabina deberá tener unas dimensiones interiores mínimas de 1,10 metros de ancho por 1,40 metros de fondo.

- d) La separación entre la cabina y el descansillo de cada planta no excederá de 2 cm.

Otras ayudas técnicas para el descenso y ascenso por las escaleras:

- *Elevadores*: son unos artilugios, unas ayudas técnicas que se ubican en la escalera, habitualmente acoplados a la baranda, y posibilitan, bien mediante plataforma donde se adapta la silla de ruedas, o bien mediante silla fija sobre la que se realiza el trasvase, el acceso a plantas superiores.
- *Scalamobil*: adaptable a la mayoría de los tipos de silla existentes en el mercado; con poco esfuerzo, la persona acompañante lo maneja en cualquier escalera. Va provisto de frenos automáticos; su manejo se efectúa mediante un interruptor/pulsador.
- *Oruga portátil*: está también creada para solucionar el problema del descenso y ascenso por las escaleras a personas que utilizan para su desplazamiento silla de ruedas. Sus cintas son de caucho y ofrecen una gran seguridad; se acopla a la mayoría de las sillas de ruedas y tiene un sistema de bloqueo incorporado. Fácil de manejar, lleva un indicador luminoso del nivel de carga en su batería.
- *Scoiattelo*: permite subir y bajar escaleras con la única ayuda de una persona que mantenga el equilibrio de la propia silla; está equipada con un sistema de seguridad especial que la bloquea en caso de desequilibrio por una posible distracción de quien la conduce. Cuenta con frenos electromagnéticos y la transmisión se realiza mediante correa dentada más engranajes en baño de aceite, llegando a ser accesible dentro de la carlinga de los aviones y sus escaleras de desembarco.
- *Explorer*: tiene la ventaja de que no precisa acompañante para subir y bajar escaleras y no requiere en esta ningún tipo de adaptación o soporte. Basa su funcionamiento en sensores ópticos que registran cualquier variación de altura, obligando al medio a proceder gradualmente. La batuca es basculante, variando el propio asiento en función de la pendiente a superar. Superados los obstáculos, mediante la presión de un botón, bajan tres ruedas que, anulan las cadenas y, permiten su uso como el de una silla de ruedas.

3.3.5 Rampas interiores

Reunirán las mismas características de las rampas exteriores salvo cuando exista personal de ayuda, en este caso su pendiente podrá llegar hasta el 11%.

3.3.6 Pasillos

Deberán tener una anchura mínima de 1,50 metros.

3.3.7 Aseos

En cada edificio existirá, al menos, un cuarto de aseo que reúna las siguientes condiciones:

En la disposición del mismo se tendrán en cuenta las dimensiones normales de una silla de ruedas (1,10 x 0,65 metros) y que tenga espacio suficiente para girar (1,50 metros al menos).

Los lavabos deberán carecer de pedestal o cualquier elemento de sostenimiento vertical que impida la entrada en el mismo de la silla de ruedas.

La altura máxima desde la parte superior al suelo no excederá de 0.80 metros y el hueco libre o altura desde la parte inferior será de 67 a 70 cm.

La grifería de los aseos será de cruceta.

El borde inferior de los espejos habrá de estar situado a una altura de 0,95 metros y se dispondrá con una ligera inclinación.

La altura máxima del inodoro será de 50 cm y se dispondrán unas barras metálicas para que la persona tenga un punto de sujeción. Los tiradores permita asirlos fácilmente.

3.3.8 Teléfonos

Si existen teléfonos de uso público se procurará que, al menos uno de ellos esté situado fuera de las cabinas y a una altura no superior a 1,25 metros.

3.3.9 Comunicación con edificios e instalaciones complementarias

Cuando el proyecto se refiera a un conjunto de edificios e instalaciones que formen un complejo arquitectónico, éste se

proyectará en forma tal que permita el acceso a los minusválidos a los diferentes inmuebles e instalaciones complementarias, incluyendo, si aquéllos estuviesen situados a distinta cota, la instalación de rampas antideslizantes.

4. Vehículos adaptables

A continuación me dispongo a exponer los diferentes vehículos adaptados y medios de transporte para las personas con discapacidad.

4.1 El eurotaxi

La proporción es escandalosa. De los 70.000 taxis que presentan servicios en España, sólo 366 son accesibles.

4.2 El autobús

Las paradas de autobús tienen todavía, en la mayor parte de las ciudades españolas, un gran déficit respecto a sus condiciones de accesibilidad. El gran salto cualitativo a favor de la accesibilidad de los autobuses se ha dado en esta década, al incorporar a las flotas autobuses de piso bajo. Sin embargo, el hecho de que la renovación masiva de las flotas con autobuses de piso bajo no obedezca tanto a la adecuación a las necesidades de las personas con movilidad reducida, como a la mera mejora de la explotación del servicio, está haciendo que no se instalen en la mayor parte de los nuevos autobuses de piso bajo elementos complementarios que son muy valiosos para las personas con movilidad reducida, especialmente la rampa escamoteable que facilita el embarque/desembarque. En la actualidad es muy dispar la existencia de medidas tarifarias a favor de las personas con movilidad reducida en las ciudades españolas. En la mayor parte de las ciudades no existen.

Necesidades:

- Adaptaciones a realizar en el interior de los vehículos:
 - Los reposabrazos deben de ser abatibles
 - El asiento debe ser giratorio, hay muchas personas a la que les es más fácil entrar en el vehículo de espaldas, girar hacia el centro, levantar las piernas y mantenerlas.
 - Para que una persona viaje con comodidad y seguridad en cualquier vehículo su silla debe estar anclada por su chasis al piso del coche. Los anclajes deben soportar los esfuerzos de tracción, flexión, y torsión que puedan producirse; han de ser de fácil y rápido manejo y, si se trata de un transporte público, o que vaya a ser utilizado por varias personas, deben ser versátiles.

- El cinturón de seguridad debe tener al menos tres puntos de sujeción.
 - La persona con discapacidad física debe viajar preferentemente de espaldas o de frente al sentido de la marcha, nunca en posición transversal.
 - Si la persona no controla la cabeza será muy beneficioso que los reposacabezas lleven orejeras, y los respaldos, reposabrazos.
- Es necesario generalizar las buenas condiciones de accesibilidad de las paradas de autobús, dentro de planes específicos o de planes globales de supresión de barreras.
 - Es necesario que toda las flotas de autobuses se renueven, con vehículos de piso bajo y que todos ellos dispongan de rampa escamoteable y demás medidas de accesibilidad. Cuando sea imprescindible mantener autobuses de piso alto es necesario dotarlos de una plataforma elevadora y demás medios, que como en los autobuses de piso bajo, permitan su uso por personas con movilidad reducida.
 - Es necesario generalizar una política tarifaria hacia al menos una parte de las personas con movilidad reducida, los ancianos y los minusválidos, que son mayoritariamente personas económicamente desfavorecidas.

5. Conclusión

Debemos establecer como un problema relevante de salud Pública la necesidad de suprimir las barreras arquitectónicas.

Nuestra convicción es que no todos los seres humanos están físicamente dotados, ni en plenitud de facultades, ni que todos los seres que habitan nuestras ciudades pueden usarlas, vivirlas, tal y como están realizadas. En nuestro entorno, aunque ignorados por muchos, viven, o intentan vivir, cientos de personas con disminuciones físicas, con enfermedades, con grandes impedimentos o barreras que limitan sus posibilidades y anulan sus derechos al trabajo, a la diversión..., minusválidos a los que sin darnos cuenta les negamos la posibilidad de una existencia digna, normal a la que tienen derecho.

Pero para ello, no basta con la integración social, rehabilitación física, ayudas económicas..., resulta necesario que hagamos ciudades accesibles a TODOS para que puedan vivir con absoluta independencia. No hay que olvidar que además de los discapacitados físicos, existe un amplio sector de la población que se encuentra con problemas, con trabas, con impedimentos en cuanto se refiere al desplazamiento y acceso.

6. Bibliografía

- Gallardo Jáuregui, M^a.V; Salvador López, M^a. L. (1999). Discapacidad Motórica. Aspectos psicoevolutivos y educativos. Málaga: Aljibe
- <http://accesibilidad.artmedialabs.com> plan nacional de accesibilidad, ministerios de asuntos sociales.
- <http://www.consilium.europea.eu> Carta de derechos fundamentales de la unión europea.
- <http://www.adapta-auto.com/> adaptación de vehículos

