

LA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO

Concha Aldomar Boscá¹, Esperanza López Sánchez¹, Inmaculada Ros Pallarés¹, Arancha Tejero Aldomar¹, Eduardo Signes Estrela², Javier Segovia Blanco³.

RESUMEN La accesibilidad es la característica del medio físico que permite a las personas desenvolverse de manera segura, autónoma y confortable, con independencia de sus características particulares.

Las dificultades de movilidad condicionan la vida de una persona, que ve limitadas sus posibilidades de actuación.

La falta de accesibilidad al medio físico es el primer obstáculo que encuentra el individuo para poder satisfacer sus necesidades y llevar a cabo su desarrollo personal.

Conseguir la accesibilidad es una tarea compleja, resultado de una conjunción de factores políticos, técnicos y sociales.

La sociedad va siendo cada vez más consciente de los beneficios que reporta la accesibilidad universal y el diseño para todos.

INTRODUCCIÓN

La publicación en el Boletín Oficial del Estado, el día 3 de diciembre de 2003, de la Ley 51/2003 de 2 de diciembre de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad sitúa a la accesibilidad al medio físico como un tema de actualidad.

En los últimos meses se ha estado observando un creciente interés de los medios de comunicación por estas cuestiones, motivado fundamentalmente por las reivindicaciones del movimiento asociativo; la preocupación del gobierno de la nación, que ha aprobado el Plan Nacional de Accesibilidad; y los gobiernos autonómicos, que han incrementado su preocupación por el tema.

En el verano de 2003, el Defensor del Pueblo de la Comunidad Valenciana emitió un informe, resultado de la investigación iniciada de oficio sobre accesibilidad y supresión de barreras urbanas y arquitectónicas, en el que llevaba a cabo una serie de recomendaciones conducentes a mejorar el nivel de accesibilidad de nuestras ciudades.

Vamos a ocuparnos en este trabajo de este asunto, con el deseo de que pueda ser de interés para los lectores de esta revista y pueda colaborar en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Personas con movilidad reducida.

Va siendo cada vez más conocido el hecho de que parte de la población tiene dificultades en su movilidad.

Las publicaciones que se ocupan del tema relacionado con la accesibilidad al medio físico, y que afortunadamente en estos últimos años vienen apareciendo, manejan cifras que oscilan entre el 10% y el 25% del total de la población.

Podemos hablar de tres colectivos claramente definidos y concretos:

- 1.- El sector denominado Tercera Edad, que engloba a las personas de edad avanzada. El incremento de esperanza de vida (recordemos que España figura entre los primeros puestos, después de EEUU y Japón) hace que exista un importante número de personas mayores de 80 años, de los que el 85% tienen su movilidad reducida.
- 2.- El grupo poblacional de los discapacitados, que incluye a aquellas personas que presentan problemas en su movilidad a consecuencia, fundamentalmente, de alteraciones que afectan al aparato locomotor o las derivadas de déficits sensoriales. Este colectivo abarca diferentes tipos y grados de dificultad, desde el que necesita una silla de ruedas para desplazarse hasta la persona con marcha inestable o dificultosa. Según datos publicados en la prensa valenciana en el verano de 2003, la unidad de paraplégicos de La Fe

¹ Psicólogas. ² Licenciado en Derecho. ³ Estudiante de periodismo.
correspondencia: Concha Aldomar Boscá, Avda. Primado Reig, 86, 46010 Valencia

atiende cada año 60 nuevos casos de personas con lesiones irreversibles en la médula, provocadas fundamentalmente por traumatismos debidos a accidentes de tráfico y a zambullidos en el mar o en las piscinas.

3.- Además de estos dos grupos, cuyas dificultades pueden catalogarse de permanentes, existe un considerable número de personas que se ven afectadas temporalmente en su movilidad: accidentes, fracturas, mujeres embarazadas, madres portadoras de cochecitos de bebé, personas con carro de compra, carga y descarga...

Accesibilidad y barreras.

La accesibilidad es la característica del medio físico que permite a las personas desenvolverse de manera segura, autónoma y confortable, con independencia de sus características particulares.

La época actual, incluidos en ella los avances técnicos, convierte con excesiva frecuencia los núcleos urbanos en lugares agresivos: parque automovilístico, contaminación, ruidos, concentraciones humanas, prisas... Si a esto le añadimos la existencia de barreras

arquitectónicas, urbanísticas y del transporte, factor común en todas nuestras ciudades, el nivel de agresividad aumenta considerablemente para aquellas personas con movilidad reducida.

La evolución de la vida, el abandono de los núcleos rurales con desplazamiento hacia los urbanos y el consiguiente encarecimiento del suelo nos sitúan ante la verticalidad. Las nuevas viviendas unifamiliares, tan de moda en estos tiempos, también son víctimas de esta verticalidad, y no digamos de los edificios públicos, sean estos de titularidad privada o pública.

Esta verticalidad exige la incorporación de medidas técnicas adecuadas que permitan la accesibilidad a los edificios a todas las personas, con independencia de sus limitaciones físicas. Medidas que no siempre forman parte del proyecto arquitectónico o de su realización, por lo menos de una manera completa, porque aunque exista la instalación de un ascensor con excesiva frecuencia nos encontramos con un tramo de escalones que hay que salvar antes de llegar a él.

El medio urbanístico también presenta importantes dificultades para las personas con limitaciones en su movilidad. Ir de peatón por la vida supone sortear una serie de obstáculos que imponen los más fuertes, siendo algunos de esos obstáculos insalvables o constituyendo un importante peligro para aquellos que se desplazan en una silla de ruedas, empujando un coche de bebé o guiados por un bastón. La ausencia de bordillos rebajados o los coches aparcados en ellos, la presencia de escaleras para salvar desniveles sin la correspondiente rampa, el mobiliario urbano inadecuadamente ubicado, las continuas obras presentes en nuestras ciudades... pueden convertir en intran-sitables determinadas calles, parques o zonas de una localidad para aquellas personas cuyas características físicas, permanentes o temporales, las sitúan en inferioridad de condiciones con respecto a la población general.

El transporte público, cada vez más potenciado como alternativa al privado, puede ser prohibitivo físicamente para una parte de la población. La altura de la plataforma en algunos modelos de autobuses convierte en inaccesible este importante sistema de transporte.

Existe un colectivo específico, formado por las personas con acusado déficit de audición, para los que la movilidad puede verse también reducida, no ya por las barreras arquitectónicas, urbanísticas y del trans-



1. La accesibilidad, beneficio para todos.

porte, sino en el sentido de la comunicación. La tecnología permite, en estos momentos, incorporar a la vida social una serie de avances que, en gran medida, pueden ayudar a salvar esta nueva barrera que se añade a las tres anteriores.

Éste es, a grandes rasgos, el panorama común que presentan nuestras urbes en la actualidad. Cierto es que la situación comienza a mejorar. Hay que tener en cuenta que el tema de la accesibilidad al medio físico es una preocupación reciente en nuestro país y sus resultados empiezan a ser evidentes. El tranvía de Valencia, las nuevas líneas del metro valenciano, el recién inaugurado metro de Bilbao, las adaptaciones que se están realizando en los metros de Barcelona y Madrid o el Oceanográfico son un claro indicador de que las cosas están cambiando y que es posible hacerlas bien.

Las necesidades trabadas. Integración Social y calidad de vida.

Las barreras físicas con las que un individuo se encuentra, fundamentalmente cuando éstas aparecen en los inicios de la vida, nos permiten hablar de las necesidades trabadas referidas al movimiento y libertad; a la conquista de la independencia personal a través de su independencia física; la capacidad para descubrir, buscar, encontrar; la imposibilidad de responder a determinados estímulos... todo eso que permite, progresivamente, alcanzar la autonomía personal.

Una de las necesidades fundamentales del ser humano es la integración social, y ésta es el resultado de un proceso que se inicia con la incorporación a la escuela, lo que permite al individuo formarse profesionalmente posibilitando la obtención de un puesto de trabajo que, a su vez, pueda darle la oportunidad de llevar a cabo su integración laboral. El cultivo del ocio, la práctica de deportes, el desarrollo de relaciones sociales... cierran el círculo integrador del individuo.

Estas tres facetas básicas en el ser humano: escolar, laboral y social se ven dificultadas e incluso impedidas por la existencia de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación.

Por lo tanto, la integración social de una persona con movilidad reducida pasa por la accesibilidad al medio físico, que desempeña un papel protagonista dado que se constituye, en muchas ocasiones, en el primer obstá-



2. IVAM, un museo accesible.

culo que encuentra el individuo para poder satisfacer sus necesidades y llevar a cabo su desarrollo personal. Las dificultades de movilidad condicionan la vida de una persona que ve limitadas sus posibilidades de actuación.

Es importante que destaquemos que la accesibilidad no debe ser contemplada desde el prisma protector a un sector de la población, sino como un bien común para todos los ciudadanos. Por ello, en el diseño de las ciudades y en los proyectos para mejorarlas debe integrarse como un parámetro de bienestar social, al igual que la lucha contra la contaminación, la planificación del tráfico, los sistemas de limpieza, la existencia de zonas verdes, los adecuados niveles de ruido... en definitiva, todo lo que constituye la calidad de vida y hace posible la conservación de las ciudades y su disfrute.

Estamos ya en la época del diseño para todos. Los proyectistas y los promotores deben construir para todos bajo el parámetro de la accesibilidad universal.

Un ejemplo que evidencia esto lo constituyen los modernos centros comerciales de nuestras ciudades, que pueden ser utilizados cómodamente por todo tipo de personas, tanto por las que se desplazan en silla de ruedas como por aquellas que llevan a un bebé en el cochecito o por las portadoras del carro del supermercado.

La accesibilidad y el diseño para todos van unidos al confort, a la comodidad y a la seguridad, tres aspectos muy claros en los intereses comerciales pero que deben ser generalizados a todos los ámbitos de la vida.

Conseguir la accesibilidad

Conseguir la accesibilidad es una tarea compleja. Como cualquier otro aspecto de los que contribuyen al bienestar de las ciudades, depende de una serie de factores y fuerzas sin cuyo concurso es difícil alcanzar los resultados apetecidos. Aquí no son suficiente las respuestas individuales, las soluciones parciales o las medidas adoptadas por las personas afectadas.

La accesibilidad se consigue, con tiempo y esfuerzo, a través de un proceso que entraña dinamismo y en el que participan todos los miembros de la sociedad que, según los roles que desempeñan, asumen diferentes tipos y grados de responsabilidad.

Podríamos considerar la estructura social, en relación con la consecución de la accesibilidad, como una pirámide en la que, a través de cinco niveles, se asumen diferentes tipos de responsabilidad: **LEGISLAR**, **DISEÑAR**, **EJECUTAR**, **MANTENER** y **RESPETAR**.

En la cúspide se situaría la faceta de **LEGISLAR**. La voluntad política se manifiesta a través de una legislación que ofrezca un marco general, una normativa específica que facilite la idoneidad de las actuaciones y

las medidas necesarias que aseguren el cumplimiento de la norma.

Esta responsabilidad compete al gobierno nacional y a los gobiernos autonómicos y municipales.

El siguiente nivel viene determinado por los profesionales, fundamentalmente de la arquitectura e ingeniería, que en el momento de **DISEÑAR** un proyecto técnico no sólo deben utilizar sus conocimientos para cumplir la normativa vigente, sino que han de disponer de la sensibilidad necesaria para contemplar la accesibilidad como un parámetro integrado en el mismo.

Para **EJECUTAR** ese proyecto ya entran en juego un importante número de factores, profesionales e intereses. Por ello, desarrollarlo de acuerdo con el diseño inicial y hacerlo adecuadamente, entraña mayores grados de dificultad, de ahí que no siempre el producto final esté en consonancia con el punto de partida.

Pero, con todo lo importante que es diseñar y ejecutar, el proceso conducente a la accesibilidad no finaliza aquí. Es necesario **MANTENER** lo que se ha conseguido.

Con excesiva frecuencia nos encontramos (fundamentalmente en el medio urbanístico) con continuas obras a las que se ven sometidas nuestras sufridas calles, y en estos procesos peligra la accesibilidad con la que han sido dotadas inicialmente, a no ser que exista una supervisión muy directa y una intención muy decidida para conservarla.

Y llegamos al quinto nivel de nuestra pirámide. En él se sitúan todos los habitantes de una ciudad, los que no han tenido responsabilidades en los niveles anteriores y los que sí las han tenido pero que en esta ocasión asumen el rol de ciudadanos de a pie. Porque en este nivel la responsabilidad que se exige es la de **RESPETAR** todas esas medidas que los estamentos anteriores han conseguido implantar en el largo proceso que conduce a la accesibilidad del medio físico.

La voluntad política de legislar y hacer que se cumpla la norma, el esfuerzo económico por parte de la administración para eliminar barreras existentes, la preparación de los profesionales y la investigación dirigida a la búsqueda de soluciones técnicas, han de ir acompañadas de una adecuada actitud social cuya respuesta favorecedora será el complemento necesario para la consecución de una sociedad accesible, en el amplio sentido de la palabra.



3. Aparcamiento reservado.

Repasemos algunos aspectos cotidianos a modo de ejemplo:

- Es un tema de siempre, pero en estos momentos de máxima actualidad: existe un rechazo, por parte de la sociedad, de determinadas minorías, de unas que han vivido siempre entre nosotros y de otras que llegan a nuestro país en busca de los elementos de subsistencia que no encuentran en el suyo.
- El grupo social al que pertenecen las personas con discapacidad y los ancianos, para los que la accesibilidad al medio físico es más necesaria que para el resto de ciudadanos, por razones en las que no vamos a detenernos en este momento, aparece calificado como un segmento minoritario que se aparta del patrón central, con un carácter inferior respecto a la validez normativa. Son, por tanto, considerados socialmente como problemáticos, con solapadas actitudes rechazantes.
- De nada sirve que un lugar de pública concurrencia sea accesible físicamente si no se permite entrar en él, por cuestiones estéticas, a una persona en silla de ruedas.

- El necesario rebaje de los bordillos, que facilita el recorrido urbano a aquellos que, por diferentes causas, se encuentran en una situación de movilidad reducida, se convierte en una medida inútil cuando, con demasiada frecuencia, un conductor lo bloquea al dejar allí su vehículo.
- Los aparcamientos reservados, y convenientemente señalizados, para las personas que, al no poder utilizar transporte público, se ven obligadas a depender de uno propio dejan de cumplir su finalidad al ser invadidos por el conductor que, sin respeto, aprovecha el primer espacio libre que vislumbra para aparcar su coche.
- La Ley de Propiedad Horizontal ha tenido que ser modificada a fin de que no sea necesaria la unanimidad de todos los propietarios para que pueda llevarse a cabo la construcción de una rampa que salve los escalones de acceso al edificio, permitiendo de este modo que uno de ellos, obligado a desplazarse en silla de ruedas, pueda, con menos dificultades, salir a la calle y retornar a su vivienda. Esta reforma de la Ley ha sido provocada por las múltiples ocasiones en las que los propietarios se oponen a la realización de esta medida.
- El Ayuntamiento de Valencia ha desarrollado una campaña, del 3 al 28 de noviembre de 2003, de vigilancia y control de pasos de peatones, carril bus, rampas y estacionamientos reservados, con la finalidad de concienciar a los conductores para que adopten comportamientos cívicos que faciliten la fluidez del tráfico y los desplazamientos de las personas con movilidad reducida. La reacción social ha sido inmediata, los ciudadanos han mostrado su malestar por la mayor presión policial y han interpretado que “lo único que les preocupa es recaudar más”. Esto pone de manifiesto el papel decisivo que la sociedad desempeña en el proceso conducente a conseguir la accesibilidad al medio físico y hace imprescindible una actuación sobre los ciudadanos para procurar su mentalización sobre la problemática y el consiguiente cambio de actitudes.



4. La necesaria mentalización social.

Estrategias de actuación.

Como ya se ha indicado anteriormente, conseguir la accesibilidad es el resultado de una conjunción de factores y del esfuerzo de todos.



5. Por aquí no pasa una silla de ruedas.

Tres aspectos consideramos fundamentales, sin cuyo concurso difícilmente podría alcanzarse la meta deseada. Por lo tanto, la estrategia de actuación viene referida a estos tres aspectos:

1º. – Político. Es necesario que exista una legislación que regule y ordene a nivel de marco general y con normativa específica que garantice la idoneidad de las actuaciones.

En la Comunidad Valenciana se dispone del Decreto 193/1988 de 12 de diciembre por el que se aprueban las “normas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas” que sienta las bases para conseguir el objetivo de hacer las ciudades accesibles para todos. La Ley 1/1998 de 5 de mayo de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación significa un paso importante en este largo camino de la accesibilidad. La Ley 11/2003 de 10 de abril sobre el Estatuto de las Personas con Discapacidad se ocupa de este tema en su capítulo VII. Así mismo, la normativa sectorial contempla en su articulado la obligatoriedad de la accesibilidad.

Sin embargo, es necesario insistir en que la existencia de legislación no es sinónimo de accesibilidad.

Países más avanzados que el nuestro, en este tema, poseen una legislación menos abundante que la nuestra. Por lo tanto, es imprescindible que la norma se cumpla.

Ha de existir una voluntad política que disponga los medios necesarios para que la accesibilidad sea una realidad.

La planificación racional de las ciudades, con la finalidad de conseguir un bien común, es el sistema más adecuado de alcanzar la accesibilidad global.

Para que una ley sea efectiva es necesario reforzar la conciencia colectiva y el compromiso de los responsables de su cumplimiento.

2º. – Técnicos. La existencia de normativa debe estar completada con los conocimientos técnicos necesarios para que pueda cumplirse lo que está legislado. La preparación de los profesionales es indispensable para aplicar la norma y aplicarla bien. Por ello, debe ir unida a una mínima dosis de mentalización y sensibilización de los técnicos, que facilitará el que las cosas se hagan adecuadamente y no sólo por la estricta necesidad de cumplir la norma.

Cierto es que existen determinados aspectos que dificultan la accesibilidad: orografía adversa, cascos históricos... si bien siempre es posible en estos casos acercarnos a un máximo nivel de accesibilidad aplicando criterios técnicos y sociales con prioridad sobre los económicos, y desde luego, la presencia de barreas, en multitud de ocasiones, no es justificable por estos condicionamientos.

Queda patente la necesidad de incorporar en las Escuelas Técnicas los elementos necesarios para que los futuros profesionales de la arquitectura y la ingeniería tengan más fácil la tarea de contribuir a la consecución de una sociedad accesible, así como la necesidad de formar a los profesionales en ejercicio para que los nuevos diseños contemplen la accesibilidad universal.

3º. – Social. La necesidad de que los ciudadanos, la sociedad, se impliquen en el proceso que conduce a la accesibilidad ha sido abordada anteriormente. La cultura de un pueblo debe integrar una serie de valores relacionados con el bienestar común entre los que se cuenta la accesibilidad. Ello permitirá que la sociedad no sólo respete los logros conseguidos, sino que además participe, más o menos, activamente en todo lo que represente alcanzar nuevos objetivos y sea capaz de reivindicarlos. De ahí la importancia de facilitar, en primera instancia, una adecuada información que posibilite a los habitantes de una ciudad acercarse al

tema planteado. En este caso, deben conocer que existen personas con movilidad reducida, que nuestras ciudades están llenas de barreras y que la accesibilidad facilita la integración de estas personas.

En segunda instancia, debe despertarse el interés de la población por esta temática, dado que todos tenemos, más o menos cerca, un familiar o un conocido que tiene problemas en sus desplazamientos, pero además que cualquiera de nosotros, en un momento determinado de nuestra vida, podemos padecerlos. Es importante poner de manifiesto que accesibilidad significa calidad de vida. En última instancia se ha de mentalizar a la sociedad para que sea consciente de que una ciudad será accesible en la medida en que todos sus ciudadanos colaboren.

Todo esto no se improvisa, es el resultado de un proceso, en el que ha de producirse un cambio de actitudes de la sociedad en este aspecto, como en otros muchos. Y ha de ser un proceso continuo porque los seres humanos somos, frecuentemente, olvidadizos en aquellos temas que significan esfuerzo y/o nos pongan de manifiesto situaciones de debilidad en las que podamos vernos inmersos.



6. Por aquí tampoco pasa un coche de bebé.

Por todo ello el camino que conduce a la accesibilidad es largo, pero en este país ya se ha iniciado, y hemos de procurar, entre todos, que avance lo más rápidamente posible.

Referencias bibliográficas

- Aldomar, C., López, E. y Ros, I. (1994). *Manual para evitar tropiezos*. Valencia: Conselleria de Treball i Afers Socials.
- Álvarez, V. Y García, C. (1997). *Orientación vocacional de jóvenes con necesidades especiales*. Vol. 1: *Un programa de transición a la vida adulta*. Vol. 2: *Protocolos de evaluación situacional*. Madrid: Edit. Eos.
- Bidabe, L. (1994). *M.O.V.E. Procesos de mejora en la movilidad mediante una educación integral*. Madrid: Edit. Distesa.
- Conesa, M.A. (1998). *Yo, limitado. Pistas para descubrir y comprender nuestras minusvalías*. Bilbao: Edit. Desclée de Brouwer.
- Coromisas, R. y Sanz, M.J. (1995). *El minusválido físico y su entorno, reflexiones psicoanalíticas*. Barcelona: Edit. Paidós.
- Gallardo, M.V. y Salvador, M.L. (1994). *Discapacidad motórica. Aspectos psicoevolutivos y educativos*. Málaga: Edit. Aljibe.
- Piantoni, C. (1997). *Expresión, comunicación y discapacidad. Modelos pedagógicos y didácticos para la integración escolar y social*. Madrid: Edit. Narcea Ediciones.
- Tricker, A. (1997). *Voy a vivir*. Madrid: Edit. S.M., Colección Gran Angular.
- *La discapacidad en España: datos epidemiológicos. Aproximación desde la encuesta sobre discapacidades, deficiencias y estado de salud de 1999*. Madrid: Real Patronato sobre Discapacidad.
- *Juegos sin barreras: para niños con o sin dificultades motrices*. (1990). Barcelona: Federación ECOM.
- *Manual para minusválidos. Guía ilustrada para hacer la vida más fácil e independiente a los impedidos físicos, sus familiares y amigos*. (1980). Edit. H. Blume.