



PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA

**DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO, ARQUITECTURA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.
CONSEJERIA DE FOMENTO
JUNTA DE EXTREMADURA**

**PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD
DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE
EXTREMADURA**

Noviembre 2004

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PRESENTACIÓN

INTRODUCCIÓN

Concepto de accesibilidad
Personas con limitaciones temporales o definitivas.
Principales dificultades para desarrollar actividades.
Ayudas Técnicas para facilitar la autonomía personal.

PARTE I: DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO: ESTADÍSTICAS

DEFICIENCIAS MÁS HABITUALES EN LA ACCESIBILIDAD

MUESTRA DE LAS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS EXISTENTES EN LAS POBLACIONES DE LA COMUNIDAD.

PARTE II: ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA

Necesidades y Objetivos.
Propuestas.

PARTE III: ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACIÓN.

Necesidades y Objetivos.
Propuestas.

PARTE IV: ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE.

Necesidades y Objetivos.
Propuestas.

PARTE V: ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN.

Necesidades y Objetivos.
Propuestas.

PARTE VI: SENSIBILIZACIÓN

Necesidades y Objetivos.
Propuestas.

PARTE VII: PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL DE ACCESIBILIDAD EN EXTREMADURA.

DOCUMENTOS ANEXOS

Accesibilidad Desapercibida.

Declaración de Madrid.

Declaración de la Comunidad Europea

Declaración Final del Seminario de la Unión Internacional de Arquitectos (U.I.A), en Barcelona. 1996.

Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la ciudad.

Resolución del Consejo de Europa sobre nuevas Tecnologías y Discapacidad.

El Símbolo Internacional de Accesibilidad.

Seminario sobre Diseño para Todos.

Movilidad y Barreras Arquitectónicas

PRESENTACIÓN

El PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA pretende dar respuesta a toda la Comunidad Autónoma para que se dispongan las soluciones oportunas para adecuar sus calles y plazas, edificios, medios de transporte y sistemas de comunicación a toda su ciudadanía, tengan o no limitadas sus capacidades temporal o definitivamente; para así poder disfrutar de un entorno accesible y apto para todos, y a su vez mejorar el confort y la calidad de vida de toda la población, antes de finalizar el año 2007, tal como determina la normativa vigente sobre accesibilidad.

Este trabajo pretende ser un documento estimulante, que plasma ideas, realizaciones y propuestas, que muestran como la ACCESIBILIDAD no es algo abstracto sino, por el contrario, un enfoque que facilita la vida cotidiana, el acceso al trabajo, a la cultura, al ocio, o la plena participación social, a la presentación de los servicios públicos, a los transportes, en suma, que permite vivir sin vicios limitados a cada paso por culpa de barreras que, entre todos, hemos de evitar y eliminar.

Para llegar a conseguir un país de calidad se ha de construir un país para todos los ciudadanos. Por ello uno de los grandes cambios en el proceso de transformación de las ciudades actuales, que ya se está produciendo y que se acelerará en el futuro, es su adecuación al uso por personas con limitaciones.

En este sentido, en los próximos años debemos procurar avanzar más hacia un país más accesible y apto incluso para aquellas personas que por su avanzada edad, discapacidades, movilidad y/o comunicación reducida temporal o definitiva, se ven o verán afectados por una falta de autonomía, debido a las innumerables barreras físicas o sensoriales con que se encuentran todavía en la sociedad actual, para poder realizar una vida lo más autónoma posible, con seguridad y confort.

Todos hemos de comprender que la sociedad del futuro ha de ser una sociedad sin barreras, ya que todos nos veremos afectados, sobretodo cuando lleguemos a mayores, por ello hemos de realizar un esfuerzo de divulgación y formación de estas materias. Es necesario que todos tengamos una sensibilidad y actitud positiva para conseguir la eliminación tanto de las barreras arquitectónicas propiamente dichas, como de aquellas que afectan a las personas que padecen disminuciones sensoriales, mostrando a su vez un comportamiento que elimine los prejuicios sociales, pues “La accesibilidad no es solamente una necesidad para las personas con discapacidad, sino una ventaja para todos los ciudadanos”.

Cada solución es (como dice el arquitecto Alvar Aalto) de una manera u otra, el resultado de un cierto compromiso que se encuentra más fácilmente estudiando los puntos débiles de la persona. Así el Diseño Accesible como respuesta a la humanización del hombre modélico integra las diferentes necesidades personales, no contrapuestas pero sí a menudo desligadas, favorece el confort y la seguridad suficiente para toda la población, y evita la segregación, mejorando en definitiva la calidad de vida.

En los últimos años se ha avanzado mucho en este campo, la ciudadanía es hoy más sensible en esta materia que lo era hace años, se han realizado actuaciones que han eliminado muchas barreras, y se han regulado normativas de obligado cumplimiento en las 17 Comunidades Autónomas de nuestro país sobre supresión de barreras arquitectónicas.

A nivel de su aplicación, ya se ha comenzado la primera fase del conocimiento de la normativa sobre supresión de barreras arquitectónicas, por parte de la mayoría de técnicos involucrados en el diseño de nuestro entorno; cuando consigamos en una segunda fase, espero que próxima, que la accesibilidad se incorpore en los estudios normalizados de las diferentes carreras universitarias que analizan nuestro espacio urbanístico y edificatorio, los medios de transporte y los diferentes sistemas de comunicación de nuestra sociedad, realizaremos un gran avance en la formación de estas materias para los futuros profesionales; y por fin en una tercera fase, al dominar ya estos requerimientos de la accesibilidad, conseguiremos que esta accesibilidad sea desapercibida, al estar incluida en todos los ámbitos que se utilizan a diario por todos los ciudadanos.

Un ejemplo del inicio de este tipo de actuaciones se realizó en los diferentes proyectos urbanísticos, edificatorios y en los medios de transporte de los pasados Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Barcelona en 1992 y donde las instalaciones de competición y entrenamiento olímpicas también fueron posteriormente paralímpicas, y donde la Villa Olímpica también fue la Villa Paralímpica, y hoy en día los vecinos no se aperciben de ello, al estar incorporada la accesibilidad en su diseño inicial. En definitiva, la accesibilidad tratada como cualidad positiva, ha de ser un estímulo para la creatividad.

Evidentemente no es un proceso sencillo, y todavía queda mucho por recorrer hasta conseguir que los planeamientos iniciales de cualquier proyecto, estén realizados bajo el concepto de facilitar la movilidad global, o que las actuaciones en el campo de la comunicación tengan en cuenta a aquellos ciudadanos con discapacidades sensoriales.

Es un objetivo muy importante para nuestra sociedad, conseguir una edificación adecuada para que todas las personas puedan en cualquier situación previsible en la que se encuentren, utilizar sus servicios y/o espacios. La vivienda como bien social primario, debería satisfacer las necesidades habitacionales básicas de sus ocupantes en las diversas etapas de sus vidas. Por ello, convendría generalizar la incorporación de criterios de “adaptabilidad, convertibilidad o visitabilidad” en dichas viviendas, de manera que el usuario pudiera introducir mediante intervenciones de escasa entidad y bajo coste, las modificaciones que en cada momento le fueran necesarias, sin verse obligado a cambiar de vivienda o a renunciar a aspectos importantes de su autonomía personal.

Actualmente, la accesibilidad ya se considera “No solo como un derecho de un cierto colectivo de especial atención, sino como un derecho de la colectividad de todos los individuos”.

De igual forma que el coche como fenómeno social modificó la estructura de la ciudad: sus relaciones, su fisonomía, etc., la consecución de una ciudad accesible genera cambios profundos. La accesibilidad no es solo un detalle que se incorpora a las ciudades actuales rebajando los bordillos de las aceras en los pasos peatonales y reservando plazas de aparcamiento para personas con discapacidades, sino algo mucho más complejo; las excesivas distancias, la agresividad del entorno, la superposición de mensajes e informaciones, el ruido ambiental, los diferentes medios de transporte, los nuevos medios tecnológicos, etc. también producen inaccesibilidad.

Sin duda en este nuevo siglo XXI, se implantará un nuevo concepto de diseño que incorporará la Accesibilidad Desapercibida, para así asegurar que la supresión de barreras arquitectónicas y la de los sistemas de comunicación se realicen de manera normalizada y estandarizada; mejorando el confort y la calidad de los servicios y productos ofrecidos al público en general, y siendo su uso habitual para todos; incluyendo a aquellos ciudadanos que puntualmente tienen movilidad y/o comunicación reducida o han llegado a mayores o incluso tienen graves discapacidades, físicas, psíquicas y/o sensoriales.

INTRODUCCIÓN

Todos si tenemos suerte, tendremos movilidad y/o comunicación reducida, al haber llegado a ser personas mayores; y algunos gracias a los avances médicos y tecnológicos, a superar los 90 años en este inicio del siglo.

En el año 2015 se estima que un 50% de la población del mundo vivirá en ciudades, en consecuencia éstas deberán dotarse de los recursos necesarios para facilitar la participación de todos sus habitantes.

Se estima que en Europa hoy en día, hay aproximadamente 100 millones de personas mayores y 50 millones de personas con discapacidad.

España es uno de los países del mundo con la tasa de natalidad más baja y con una de las poblaciones de edad más avanzada. En el anuario social 2004 de "La Caixa" se constata que a uno de enero de 2002 en el Estado aproximadamente 17 de cada 100 personas tenían más de 65 años; si añadimos a estas cifras todos los que tenemos, tendremos o hemos tenido limitaciones en nuestra autonomía al caminar con dificultades, o ir cargados de paquetes, o acompañando al carrito del bebé, o desplazándonos con bastones o en una silla de ruedas, o que con dificultad vemos, oímos o hablamos o hemos perdido alguno de estos sentidos; entonces estaremos considerando a un 30% de la población como mínimo.

Se considera que este tanto por ciento a lo largo de los próximos años aumentará; por todo ello, ha llegado el momento de que la Arquitectura e Ingeniería, los diseñadores y todos los profesionales involucrados en la creación de nuestro entorno, incorporen la accesibilidad en los espacios, productos y servicios que realizan, para conseguir con ello una mejor calidad de vida para todos, y además pensando en su propio futuro, pues ellos también acabarán a su vez formando parte de este colectivo, cada vez más numeroso, al llegar a mayores.

Un estudio del IMSERSO constata que la población española estaría dispuesta a abonar un 12% de más del coste de su vivienda, si ésta se certifica como accesible; aspecto que hoy en día ya se considera en los Países Nórdicos.

Concepto de Accesibilidad

Accesibilidad Desapercibida, es el nuevo concepto que se ha de conseguir en todo tipo de intervención urbanística, en la edificación, en los medios de transporte y en los sistemas de comunicación; para asegurar que la supresión de barreras arquitectónicas y de los sistemas de comunicación se realice de manera normalizada, y estandarizada.

Al incorporar esta característica en los diseños de los espacios, itinerarios, elementos, mobiliario, productos y en todo aquello que nos rodea, mejoramos sin duda el confort y la calidad de los servicios y productos ofrecidos al público en general, sin aumentar su coste, y siendo su uso habitual para todos y también apto para personas incluso con graves discapacidades físicas, psíquicas y/o sensoriales, sin que la mayoría de los usuarios se aperciba de esta circunstancia.

Se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización y la máxima autonomía personal.

La accesibilidad da respuesta a las necesidades de todos los ciudadanos, sin discriminaciones alguna en lo que se refiere al medio físico urbano, al uso de bienes y servicios de titularidad pública o privada, a la vez que se mejora su calidad de vida.

Una buena accesibilidad es aquella que existe pero que pasa desapercibida para la mayoría de usuarios, excepto evidentemente para las personas con graves problemas en su movilidad y/o con limitaciones sensoriales, visuales y/o auditivas.

Al realizar el diseño de los espacios, elementos, transportes y productos que nos envuelven tendremos siempre presente estas características de la accesibilidad para mejorar la calidad de vida de todos. En cambio, si las actuaciones de mejora de la accesibilidad se realizan en entornos, edificios, transportes y medios de comunicación existentes, es entonces solo cuando tendremos que suprimir en ellos, las barreras arquitectónicas en la edificación, en el urbanismo, en el transporte y en los medios de comunicación.

¿Qué son las barreras arquitectónicas?

Son aquellas trabas, impedimentos u obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad de movimientos y autonomía de las personas. Se clasifican en:

BAU: Barreras arquitectónicas urbanísticas.

Son aquellas que se encuentran en las vías y espacios libres de uso público; las resolveremos mediante la accesibilidad urbanística.

BAE: Barreras arquitectónicas en la edificación pública o privada.

Son aquellas que se encuentran en el interior de los edificios; las resolveremos mediante la accesibilidad en la edificación.

BAT: Barreras en el transporte.

Son aquellas que se encuentran en los medios de transporte; las resolveremos mediante la accesibilidad en el transporte.

BC: Barreras de comunicación.

Son aquellas que significan todo impedimento para la expresión y la recepción de mensajes a través de los medios de comunicación sean o no de masas; las resolveremos mediante la accesibilidad en la comunicación.

Personas con Limitaciones Temporales o Definitivas

Podemos establecer tres grandes grupos de personas con limitaciones físicas y/o sensoriales:

Ambulantes

Son aquellas que ejecutan determinados movimientos con dificultad, sea con la ayuda o no de aparatos ortopédicos, bastones, etc.

Entre ellos encontramos a:

- gente mayor con degradación de su capacidad física y psíquica.
- infancia
- hemipléjicos, con parálisis total o parcial de una mitad de su cuerpo.
- amputados, de uno o dos miembros superiores o inferiores.
- personas con insuficiencia cardíaca o respiratoria.
- mujeres embarazadas.
- aquellos que llevan cargas pesadas o voluminosas.
- los que llevan niños pequeños en brazos o en un cochecito.
- enyesados o con vendajes compresivos.

- afectados de polio, espina bífida, esclerosis múltiple, parálisis cerebral, y otros tipos de enfermedades con secuelas o malformaciones.
- personas alérgicas, asmáticas o con problemas cardiorespiratorios.
- discapacidad intelectual.

Los principales problemas que afectan este colectivo son:

- Dificultad en salvar desniveles y escaleras tanto por problemas musculares como de equilibrio.
- Dificultad en pasar por espacios estrechos.
- Dificultad en efectuar trayectos largos sin descansar.
- Mayor peligro de caídas por tropiezos o resbalones de los pies o bastones.
- Dificultad en abrir y cerrar puertas, especialmente si tienen mecanismos de retorno.
- Dificultad para accionar mecanismos que precisan de dos manos a la vez.

Sensoriales

Son aquellas que tienen dificultades de percepción, debido a una limitación de sus capacidades sensitivas, principalmente las visuales o las auditivas y también la capacidad de hablar.

Entre ellos encontramos a:

- A) Con discapacidades visuales: ciegos, amblíopes y en general todo tipo de personas con dificultad de visión.
- B) Con discapacidades auditivas: sordos, hipoacústicos y en general todo tipo de personas con trastornos auditivos.
- C) Con dificultades del habla: parálisis cerebral, y en general todo tipo de personas con trastornos en su habla.
- D) Gente mayor con degradación de su capacidad visual y/o auditiva.

Los principales problemas que encontramos son, para aquellas que tienen dificultades de visión:

- identificación de objetos plurales (botoneras, rótulos, etc.).
- detección de obstáculos (desniveles, elementos salientes, etc.).
- determinación de direcciones y seguimiento de itinerarios.
- y para aquellas que tienen dificultades auditivas:
- identificación de señales acústicas (alarmas, voz, timbres, etc.)

Usuarios de silla de ruedas

Son aquellos que precisen de una silla de ruedas par llevar a cabo sus actividades, bien de forma autónoma o con ayuda de terceras personas.

Entre ellos encontramos a:

- paraplégicos, con parálisis de la parte baja del cuerpo incluidas las extremidades inferiores.
- tetraplégicos, con parálisis tanto de la parte alta como baja del cuerpo, incluidas piernas y brazos.
- hemiplégicos, amputados, gente mayor, etc.
- imposibilitados para caminar.
- grandes afectados de enfermedades (polio, esclerosis, etc.) o malformaciones (espina bífida, etc.).

Los principales problemas que les afectan son:

- imposibilidad de superar desniveles bruscos y escaleras.

- imposibilidad de superar pendientes importantes, peligro de volcar o resbalar.
- limitación de sus posibilidades de alcance manual y visual.
- necesidad de espacios amplios para girar, abrir puertas, etc. imposibilidad de pasar por lugares estrechos.

Principales dificultades para desarrollar actividades.

¿Cuales son las dificultades con que nos encontramos las personas con movilidad reducida y/o con limitaciones sensoriales?

Dificultades de maniobra:

Son aquellas que limitan la capacidad de acceder a los espacios y de moverse dentro de ellos.

Afectan de forma especial a los usuarios de silla de ruedas tanto por las dimensiones de la propia silla que obligan a prevenir espacios más anchos, como por las características de desplazamiento que tiene una silla de ruedas.

Cinco son las maniobras fundamentales que se ejecutan en silla de ruedas:

- 1.- Desplazamiento en línea recta, es decir, maniobra de alcance o retroceso.
- 2.- Rotación o maniobra de cambio de dirección sin desplazamiento, es decir, sin mover prácticamente de lugar el centro de gravedad.
- 3.- Giro o maniobra de cambio de dirección en movimiento.
- 4.- Franquear una puerta. Maniobra específica que incluye los movimientos necesarios para aproximarse a una puerta, abrirla, traspasar el ámbito y cerrarla.
- 5.- Transferencia o movimiento para sentarse o salir de la silla de ruedas.

Dificultades para salvar desniveles.

Son las que se presentan en el momento en que se pretende cambiar de nivel (bien sea subiendo o bajando), o superar un obstáculo aislado dentro de un itinerario horizontal.

Afectan tanto a usuarios de silla de ruedas (imposibilitados de superar desniveles bruscos o con pendientes muy pronunciadas), como los ambulantes (que tienen dificultades con los desniveles bruscos, los itinerarios de fuerte pendiente y los recorridos muy largos).

Básicamente se distinguen tres clases de desniveles:

- 1.- Continuos o sin interrupción, se encuentran principalmente en las vías públicas y espacios abiertos y obedecen más a las condiciones topográficas que a una intención proyectual.
- 2.- Bruscos y aislados; responden generalmente a una clara intención proyectual: evitar la entrada de agua (en los accesos desde el exterior a locales cubiertos), separar y proteger (en el caso de acera), o conseguir una determinada opción compositiva (escalinata, escaleras, etc.)
- 3.- Grandes desniveles que responden bien a condiciones topográficas o, con mayor asiduidad, a superposición de niveles (edificios de más de una planta).

Dificultades de alcance:

Son aquellas que aparecen como consecuencia de una limitación en las posibilidades de llegar a objetos y percibir sensaciones.

Afectan principalmente a los usuarios de silla de ruedas (como consecuencia de su posición sedente), a personas de baja estatura, y de forma especial a los deficientes sensoriales (visuales y auditivos).

Se distinguen tres clases de dificultades de alcance:

- 1.- Manual, que afecta de forma primordial a las personas usuarias de silla de ruedas, y/o personas de baja estatura, tanto por su posición sedente que disminuye las posibilidades de disponer de los elementos situados en lugares altos, como por su propia altura, y también por el obstáculo de aproximación que ya de por sí representan las propias piernas y su silla de ruedas.
- 2.- Visual, que incide principalmente en las personas con deficiencia visual, personas despietadas y también en los usuarios de silla de ruedas al disminuir su altura y el ángulo de visión al estar sentados.
- 3.- Auditivo, que repercute de forma primordial en los individuos con disminución o pérdida de las capacidades auditivas.

Dificultades de control:

Son las que aparecen como consecuencia de la pérdida de capacidad para realizar acciones o movimientos precisos con los miembros afectados. Inciden tanto en los usuarios de silla de ruedas como en los ambulantes.

Se distinguen dos clases de dificultades de control:

- 1.- Del equilibrio:
que se manifiesta tanto en la obtención como en el mantenimiento de una determinada postura, e incide en los usuarios de silla de ruedas y ambulantes como consecuencia de la afectación de los miembros inferiores.
- 2.- De la manipulación:
que se asocia más a las afectaciones de los miembros superiores y por tanto, no se manifiesta por la condición de sedente - ambulante de la persona, sino por la limitación adicional en las extremidades superiores.

La definición de las dificultades se hace, pues, en función de las condiciones físicas de los individuos y se entiende que en el uso del entorno aparezcan generalmente todas ellas. Las limitaciones no se asocian a cada uno de los diversos tipos de edificios, si no a los individuos que actúan y desarrollan su vida en ellos.

Dificultades de percepción:

A consecuencia de limitaciones en las posibilidades de asimilar mensajes, de interpretar situaciones y aprender información en diferentes soportes.

Afectan a personas con alguna discapacidad intelectual y a aquellas con problemas de orientación y comunicación.

Ayudas Técnicas para facilitar la autonomía personal.

Se entiende por ayuda técnica todo medio que, actuando como intermediario entre la persona con movilidad reducida o cualquier otra limitación y el entorno, posibilite la eliminación de todo lo que por su existencia, características o ausencia le dificulte la autonomía individual y, por tanto, el acceso al nivel general de calidad de vida.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE I

- **I.1. DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO: ESTADÍSTICAS**
- **I.2. DEFICIENCIAS MÁS HABITUALES EN LA ACCESIBILIDAD**
- **I.3. MUESTRA DE LAS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS EXISTENTES EN LAS POBLACIONES DE LA COMUNIDAD.**

PARTE I

I.1. DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO: ESTADÍSTICAS

Población:

- Municipios más poblados
- Número de Municipios según superficie por provincias
- Municipios que más han crecido desde 1981
- Cifras de Población del Censo 2003
- Censo de Población 2003. Municipios de más de 5000 habitantes.

Universidad de Extremadura:

- Campus
- Facultades
- Escuelas Universitarias
- Escuelas de Ingeniería
- Centros Adscritos

Unidades Escolares

Infraestructuras Culturales

- Biblioteca de Extremadura
- Sistema Bibliotecario de Extremadura
- Catálogo Colectivo del Patrimonio Bibliográfico
- Red de Museos de Extremadura.

DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO: ESTADÍSTICAS

POBLACIÓN

Población de las comunidades autónomas y provincias a 1 de enero de 2003.

	TOTAL	VARONES	MUJERES
Extremadura	1.073.904	533.891	540.013
Badajoz	663.142	327.802	335.340
Cáceres	410.762	206.082	204.673

Municipios más poblados

	1900	2000
Badajoz	30.899	136.136

Número de municipios por provincias.

Extremadura	382
Badajoz	163
Cáceres	219

Municipios que más han crecido desde 1981.

	Población censal de 2003	Población censal de 1981
Badajoz	138.415	111.456

CENSO DE POBLACIÓN 2003

Cifras de población del Censo 2003 por capitales de provincia.

	Población
Extremadura	_____
Badajoz	138.415
Cáceres	87.088

CENSO DE POBLACIÓN 2003 (más de 5.000 habitantes)

BADAJOS

Aceuchal	5.322
Alburquerque	5.614
Almendralejo	28.595
Azuaga	8.402
Badajoz	138.415
Cabeza Del Buey	5.809
Calamonte	6.108
Campanario	5.677
Castuera	6.847
Don Benito	32.168
Fregenal De La Sierra	5.257
Fuente De Cantos	5.012
Fuente Del Maestre	6.789
Guareña	7.329
Jerez De Los Caballeros	9.664
Llerena	5.588
Merida	52.110
Montijo	15.422
Oliva De La Frontera	5.835
Olivenza	11.018
Puebla De La Calzada	5.547
Quintana De La Serena	5.210
San Vicente De Alcantara	5.883
Santos De Maimona (Los)	7.862
Talavera La Real	5.204
Villafranca De Los Barros	12.614
Villanueva De La Serena	24.512
Zafra	15.477

CÁCERES

Arroyo de la Luz	6.580
Cáceres	87.088
Coria	12.610
Jaraíz de la Vera	6.870
Miajadas	9.580
Montehermoso	5.616
Moraleja	7.793
Navalmoral de la Mata	16.382
Plasencia	38.576
Talayuela	10.126
Trujillo	9.564
Valencia de Alcántara	6.096

UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

CAMPUS DE BADAJOZ

Edificio Rectorado

CAMPUS DE CÁCERES

Edificio Rectorado

CAMPUS DE MÉRIDA

Centro Universitario de Mérida

CAMPUS DE PLASENCIA

Centro Universitario de Plasencia

FACULTADES:

- Facultad de Biomecánica y Documentación
- Facultad de Ciencias
- Facultad de Ciencias del Deporte
- Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
- Facultad de Derecho
- Facultad de Educación
- Facultad de Filosofía y Letras
- Facultad de Medicina
- Facultad de Veterinaria
- Facultad de Formación del Profesorado
- Facultad de Estudios Empresariales y Turismo

ESCUELAS UNIVERSITARIAS:

- Escuela Universitaria de Enfermería y Terapia Ocupacional
- Centro Universitario de Plasencia
- Centro Universitario de Mérida

ESCUELAS DE INGENIERIA

- Escuela de Ingenierías Agrarias
- Escuela de Ingenierías Industriales
- Escuela Politécnica

CENTROS ADSCRITOS:

- Centro Cultural Santa Ana
- E.U. de Enfermería Badajoz (SES)

UNIDADES ESCOLARES POR CCAA/ provincias. Curso 2002-2003.

EXTREMADURA	TOTAL	CENTROS PÚBLICOS	CENTROS PRIVADOS
EDUCACIÓN INFANTIL	1.049	894	155
EDUCACIÓN PRIMARIA	2.372	2.006	366

INFRAESTRUCTURAS CULTURALES:

Biblioteca de Extremadura:

Se ubica en el antiguo Hospital Militar de Badajoz, edificio del siglo XIX situado dentro de la Alcazaba Árabe de Badajoz (recinto histórico que tiene la calificación de Bien de Interés Cultural), siendo también la sede de la Facultad de Biblioteconomía y Documentación.

Sistema Bibliotecario de Extremadura

Está formado por los centros bibliotecarios de los que la comunidad es titular, las Bibliotecas Municipales las Agencias de Lectura y las bibliotecas integradas en el sistema mediante convenios.

Las bibliotecas públicas cuya titularidad ostenta la Comunidad Autónoma de Extremadura son, la biblioteca "Bartolomé J. Gallardo" de Badajoz, " Rodríguez Moñino y María Brey" de Cáceres, "Jesús Delgado Valhondo" de Mérida y la "Biblioteca de Extremadura" de Badajoz.

En enero de 2004 se cifró en 435 el número de Bibliotecas y Agencias de Lectura del Sistema Bibliotecario de Extremadura, lo que constituye el 90% de las existentes en la región.

Catalogo Colectivo del Patrimonio Bibliográfico

Una vez finalizada la catalogación del Patrimonio Bibliográfico existente en las Bibliotecas de Cáceres y Badajoz se inicio la catalogación de los Fondos Bibliográficos, Históricos y Patrimonial existentes en la biblioteca del Real Monasterio de Guadalupe, procesándose alrededor de 10.000.- registros.

Red de Museos de Extremadura

Está constituida por los siguientes: Museo Arqueológico Provincial de Badajoz, Museo Provincial de Bellas Artes de Badajoz, MEIAC (Museo Extremeño e Iberoamericano de Arte Contemporáneo en Badajoz); Museo Etnográfico Extremeño "González Santana" en Olivenza, Museo de Cáceres, Museo de Historia y Cultura "Casa Pedrilla" de Cáceres, Museo Wostel-Malpartida de Cáceres, Museo Etnográfico y Textil "Pérez Enciso" en Plasencia, Museo "Pérez Comendador-Leroux" de Hervás,

PARTE I

I.2. DEFICIENCIAS MAS HABITUALES EN LA ACCESIBILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA

- Edificación.
- Urbanismo.
- Transporte.
- Comunicación.

EDIFICACIÓN- EDIFICIOS DE VIVIENDA

E1: ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO DE APROXIMACIÓN AL EDIFICIO.

1. Mayoritariamente las rampas no tienen pasamanos. La pendiente media de los tramos inclinados supera el 12 %.
2. En muy pocos edificios, el ancho de la rampa es inferior al exigido.
En ocasiones el suelo es antideslizante.
3. Cuando hay pendientes, el espacio de giro es inaccesible en determinados casos.
4. Las escaleras tienen pasamanos, sin embargo en muy pocos casos están situados a ambos lados.
5. Escasamente las escaleras no cumplen el ancho libre de paso exigido.

E2: ACCESIBILIDAD DE LA APROXIMACIÓN Y UMBRAL.

1. La mayoría de los edificios tienen desnivel en el umbral de la puerta.
2. La pendiente media de las rampas en el umbral es muy superior al 12%.
3. La mayoría de los edificios si son accesibles en el ancho de paso de aproximación.
4. El pavimento es antideslizante en la mitad de los casos.

E3: ACCESIBILIDAD EN EL PLANO DE LA PUERTA

1. El ancho del hueco de la puerta es accesible de forma mayoritaria.
2. Muchas de las puertas requieren una fuerza elevada o considerable para su apertura.
3. En escasos casos, el sistema de apertura de la puerta es mediante pomo giratorio.
4. Casi todos los porteros automáticos tienen botones a una altura superior a la máxima permitida.
5. La mayoría de los edificios carecen de videoporteros.

E4: ACCESIBILIDAD EN EL INTERIOR

1. Un gran porcentaje de los edificios de vivienda colectiva en poblaciones pequeñas carecen de ascensor. Su acceso desde la vía pública es por escaleras independientes.
2. Un número significativo de edificios tienen cambios de nivel entre el ascensor y la puerta de entrada. Minoritariamente este desnivel se salva con rampas.
3. En las ciudades, una gran parte de los ascensores son inaccesibles.
4. Mayoritariamente la botonera del ascensor es accesible pero no dispone de señalización para personas con deficiencia visual.
5. La gran mayoría de los edificios tienen buzones colocados por encima de la altura exigida.

EDIFICACIÓN- EDIFICIOS PÚBLICOS

EP1: ACCESIBILIDAD EN EL INTERIOR

1. Cuando el mostrador y el aseo no se encuentran en la misma planta, el desnivel se salva con ascensor en pocos casos. El resto con escaleras.
2. Cuando el mostrador y el aseo se encuentran en la misma planta, no hay desniveles en el recorrido en la mayoría de los casos.
3. Si hay desniveles, estos se salvan con escaleras y minoritariamente con rampas.
4. Algunos de los edificios públicos analizados disponen de aseos para minusválidos, normalmente “especiales”.
5. Mayoritariamente la altura del mostrador es superior a la exigida.

EP2: ACCESIBILIDAD EN LOS ASEOS ADAPTADOS

1. Menos de la mitad de los aseos adaptados dispone de barras de apoyo.
2. De los que disponen, tres de cada cuatro aseos disponen de las dos barras de apoyo. Más de la mitad de ellos tiene como mínimo una de las barras abatible.
3. El espacio de aproximación lateral al inodoro es inferior al exigido en la mayoría.
4. Mayoritariamente los aseos adaptados están señalizados con el SIA (Símbolo Internacional de Accesibilidad) o similar.
5. La mayoría de los aseos adaptados disponen de accionamiento de apertura de las puertas por presión o palanca.
6. El ancho de la puerta es mayor o igual a 80 cm, en casi todos los aseos adaptados.
7. Lavabo: Permite uso de silla de ruedas en la mayoría de los aseos adaptados.

URBANISMO

U1: ACCESIBILIDAD DE LAS ACERAS DE ITINERARIOS URBANOS

Diversos tipos:

1. Aceras con un ancho total entre 90 y 150 cm en ciudades.
2. Aceras con banda libre de paso inferior a 90 cm, sobre todo en poblaciones pequeñas.
3. Aceras con un ancho total inferior a 90 cm, en poblaciones con árboles en la acera.
4. Causas habituales de estrechamiento inaccesible: mobiliario urbano, coches sobre acera, obras, árboles, alcorques sin cubrir.
5. Mal estado del pavimento.

U2: ACCESIBILIDAD EN LOS CRUCES DE ITINERARIOS URBANOS.

1. La mayoría de los cruces están mal rebajados (altura >2 cm) o no tienen rebajes.
2. La mitad de los pasos de peatones están señalizados.
3. Minoritariamente tienen franjas señalizadoras para personas con deficiencias visuales.
4. La mayoría de las franjas señalizadoras que existen no ocupan todo el ancho del itinerario, imprescindible para la buena localización del deficiente visual.

U3: ACCESIBILIDAD EN LAS OBRAS DE ITINERARIOS URBANOS

1. El tipo de obra más frecuente es la construcción.
2. La gran mayoría de obras carecen de señalización luminosa por la noche.
3. La acumulación de materiales para las obras inhabilita el paso por la acera.

U4: ACCESIBILIDAD EN LOS CAMBIOS DE NIVEL DE ITINERARIOS URBANOS

1. Una de cada tres escaleras tiene alternativa de paso, minoritariamente la alternativa es accesible.
2. Minoritariamente las escaleras disponen de pasamanos.
3. La mayoría de las rampas no disponen de pasamanos. Excesiva pendiente longitudinal.
4. La mayoría de los pasamanos existentes no comienzan ni terminan adecuadamente, por lo que no son útiles en los puntos más conflictivos.

COMUNICACIÓN.

Falta contemplar la supresión de las barreras en los sistemas de comunicación en la mayoría de situaciones analizadas.

1. Mala señalización. En rótulos y carteles no se contempla el adecuado contraste (fondo – forma), tamaño e iluminación de la letra, así como la presentación en altorrelieve.
2. Falta de información en Braille.
3. Falta de paneles informativos de texto o pantallas electrónicas para verter en ellos toda la información que se emita a través de los sistemas de megafonía.
4. Falta de comunicación con el personal de atención al público, con dotación en estos servicios de Intérpretes de Lengua de Signos Española.
5. Ausencia de videoportero y avisadores luminosos de timbre y apertura de puerta.
6. No hay teléfonos de texto o fax públicos.
7. Falta de sistemas de alarma luminosos y sonoros.
8. Información subtitulada.

TRANSPORTE

T1: ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS DE ITINERARIOS URBANOS

1. Mayoritariamente las paradas carecen de plataformas. Bastantes de estas paradas están ocupadas por vehículos.
2. La mitad de las paradas tienen marquesina, el resto son paradas con poste.
3. Escasas paradas tienen escalones o desniveles bruscos para acceder a ellas.
4. El ancho de paso a las paradas es inferior al mínimo reglamentario en la mayoría de las situaciones.

T2: ACCESIBILIDAD EN EL EXTERIOR DE ESTACIONES DE TRANSPORTE

1. Minoritariamente las estaciones tienen la puerta de entrada automática.
2. El ancho de paso de la puerta es accesible en la mayoría de estaciones.
3. El itinerario de aproximación a la estación es accesible, desde la calle principal.
4. La principal causa de inaccesibilidad de los recorridos hasta la estación son los bordillos sin rebajar, ocurre en muchas de las estaciones.

T3: ACCESIBILIDAD EN EL INTERIOR DE ESTACIONES DE TRANSPORTE

1. Pocas estaciones tienen letreros luminosos rodantes como medio de aviso y comunicación y ninguna dispone de alternativas a la información emitida por sistemas de megafonía.
2. Algunas de las estaciones disponen de aseos para minusválidos.
3. El ancho de paso de los recorridos interiores es superior al mínimo reglamentario en la mayoría de las estaciones.
4. En la mayoría de las estaciones no hay cambios de nivel en la misma planta.
5. En casi la totalidad de las estaciones la altura del mostrador es elevada.

T4: ACCESIBILIDAD EN LOS ASEOS ADAPTADOS ESTACIONES DE TRANSPORTE

1. La mayoría de los aseos dispone de barras de apoyo.
2. De los que disponen, tres de cada cuatro aseos tienen dos barras de apoyo. Algunos de ellos tienen como mínimo una de las barras abatible.
3. La practica totalidad de los aseos para discapacitados están señalizados con el SIA (Símbolo Internacional de Accesibilidad) o similar.
4. Tres de cada cuatro aseos dispone de accionamiento de apertura de las puertas por presión o palanca.
5. El ancho de la puerta es mayor o igual a 80 cm en casi todos los aseos.
6. El espacio de aproximación lateral al inodoro es superior a 90 cm de forma mayoritaria.
7. Lavabo: Permite uso de silla de ruedas en la mayoría de los aseos adaptados y los grifos son de presión o palanca.

T5: ACCESIBILIDAD EN EL AEROPUERTO

1. El aeropuerto dispone de mostradores cuya altura no está adaptada a usuarios de sillas de ruedas.
2. Carece de sistema mecánico de embarque (transelevador) desde pista.
3. No existe rampa de acceso a la Cafetería, solo escaleras.
4. No existen franjas guía de encaminamiento para personas ciegas.
5. El pavimento es antideslizante.
6. Existen plazas de aparcamiento reservadas para personas de movilidad reducida, convenientemente señalizadas con el símbolo homologado internacional de accesibilidad. Sin embargo, la altura de la marquesina de estas plazas en su parte más baja es inferior a 2,10 m de altura, con la posibilidad de sufrir posibles accidentes al tropezar con ella.

T6: ACCESIBILIDAD EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO.

1. La mayoría de las gasolineras disponen de una rampa de muy pronunciada pendiente para acceder a su local comercial.
2. La mayoría de las gasolineras no dispone de servicio higiénico adaptado a personas con movilidad reducida.

PARTE I

I.3. MUESTRA DE LAS BARRERAS ARQUITECTONICAS ACTUALES EN LA COMUNIDAD AUTONOMA EXTREMEÑA

1. Almendral
2. Azuaga
3. Badajoz
4. Burguillo de Cerro
5. Cabezuela del Valle
6. Cáceres
7. Coria
8. Don Benito
9. Galisteo
10. Guadalupe
11. Hervás
12. Jerez de los Caballeros
13. Llerena
14. Madrigal de la Vera
15. Mérida
16. Montijo
17. Olivenza
18. Plasencia
19. Trujillo
20. Valverde de la Vera y Villanueva de la Vera
21. Villanueva de la Serena
22. Zafra

ALMENDRAL

Localidad con una población de 1.377 habitantes cuyo término tiene una extensión de 67,5 km², se ubica a 36 km al sudeste de Badajoz, a una altitud de 324 m, y pertenece al partido judicial de Olivenza. Sus monumentos más destacables son: la parroquia de San Pedro, la parroquia de Santa María Magdalena, la ermita de Finibus Terrae y el convento de la Concepción. En sus inmediaciones encontramos otros como el antiguo convento franciscano de Rocamador, el castillo señorial de Los Arcos, el puente medieval de Castillejo. Entre sus productos locales más típicos se encuentran el aceite de oliva y el corcho con todos los productos que con él se elaboran.

En su avenida principal, Avenida de Extremadura, la accesibilidad varía según el punto en que nos encontremos:

- Hay viviendas a las que se accede por escalones.
- Hay viviendas que disponen de rampas de muy fuerte pendiente, que invaden la vía pública.
- Hay viviendas a pie plano.

El mobiliario urbano, no dispone de ningún orden.

La calzada y la acera quedan a diferente nivel, pudiéndose acceder por rampas y por escaleras, sin barandillas, ni zócalos de protección.

AZUAGA

Localidad con una población de 8.402 habitantes, su término tiene una extensión de 497,9 km², se sitúa a 145 km al sudeste de Badajoz, a una altitud de 593 m. y pertenece al partido judicial de Llerena. Sus monumentos más destacables son: el Castillo de Miraflores, la Plaza de Toros, Ermitas de San Blas, Nuestra Señora de la Aurora, de Santiago, de Nuestra Señora del Rosario, Iglesia de Nuestra Señora de la Merced, Parroquia de Nuestra Señora de la Consolación e Iglesia del Cristo del Humilladero. También son de interés su museo etnográfico y sus fuentes y pilares.

Antiguo centro minero situado en la vecindad de las provincias de Córdoba y Sevilla. Conecta mediante carretera comarcal con algunas poblaciones por la Comarca de La Serena.

Dispone de un casco antiguo donde las aceras son de muy reducidas dimensiones. Los pavimentos están en mal estado, y los bordillos son muy altos

No existen vados en los pasos de peatones, en especial en la Plaza del Cristo del Humilladero, aunque se accede a la iglesia del Cristo del Humilladero a pie plano.

Falta mucha señalización para deficientes visuales.

En general, las aceras son de reducidas dimensiones. En lo alto del cerro se encuentra La Alcazaba, a la cual se accede solamente por escaleras sin pasamanos.

Algunas calles del pueblo, han sido rehabilitadas, como por ejemplo la Cuesta de Zurbarán, donde existe una rampa central, de muy fuerte pendiente y donde los escalones tienen resaltes en la huella y contrahuella, lo que dificulta a personas de movilidad reducida y gente mayor su utilización.

En la calle Estalajes nº 61, observamos una tipología típica de vivienda en poblaciones de Extremadura, su único acceso es por escaleras.

BADAJOZ

Capital de la provincia, con una población de 138.415 habitantes es la ciudad más poblada de Extremadura, con un término 1.530,8 Km² de superficie se sitúa al oeste de la provincia, a la orilla

del río Guadiana, a una altitud de 186 m. Sus monumentos más característicos son: la Alcazaba, el Museo Arqueológico Provincial, la Plaza Alta, la Plaza de San José, la Catedral, así como sus murallas, puentes, iglesias y conventos. Respecto a su artesanía destacan sus ceramistas, orfebres, artesanos de la madera y forja, bordados y cestería.

El único acceso aéreo, es el Aeropuerto de Talavera La Real. Tiene un mínimo rebaje en el paso de peatones. No dispone de itinerarios accesible para utilizar los servicios de la cafetería. Las marquesinas del parking tienen una altura inferior a 2,10 m, en su parte trasera, lo que puede representar accidentes a deficientes visuales y personas despistadas.

En la estación de RENFE existe una plaza de aparcamiento para minusválidos, convenientemente señalizada.

Las calles del casco urbano, como la calle Martín Cansado, son estrechas con aceras angostas, los vados están mal ejecutados. Los edificios de uso público disponen de rampas pero siempre de muy fuerte pendiente.

El Centro de Badajoz, se está rehabilitando, como por ejemplo la Plaza España, en la cual se encuentra el Ayuntamiento, al que se accede por una rampa, pero no dispone de aparcamiento para minusválidos. El pavimento es de adoquín prefabricado con cantos redondos.

La Alcazaba, se está rehabilitando, dispone de calles de muy fuerte pendiente, con escalones. El pavimento de la plaza es muy desigual, la acera tiene vados con escalón, los locales también tienen escalón, las aceras son pequeñas.

La Residencia de Estudiantes, en la Zona Universitaria, dispone de un itinerario accesible, pero no está señalizado. Falta señalización en toda la zona y conservación en los edificios.

El Hospital Infanta Cristina dispone de un gran parking y hay facultades a su alrededor con mucho campo sin urbanizar, mal pavimentado. Aquí se sitúa la Facultad de Medicina, que dispone de edificios con rampas de varios tramos mal diseñadas.

BURGUILLOS DEL CERRO

Situado en el cuadrante sudoeste de la provincia de Badajoz, a 94 km de la capital y a una altitud de 419 m, su término abarca 187,5 Km², su población es de 3.193 habitantes y pertenece al partido judicial de Zafra. Sus monumentos más destacados son el Castillo y la Iglesia de Santa María de la Encina, siendo de interés su casco histórico por sus ermitas, conventos, palacios y mansiones solariegas.

Se encuentra en la carretera de Zafra a Jerez de los Caballeros, la carretera pasa por en medio del pueblo, las aceras están separadas por barandillas o son muy estrechas. No hay vados ni rebajes.

Calles con mucha pendiente, en que convendría instalar pasamanos y/o barandillas para dar seguridad a los transeúntes.

Falta mejorar la señalización indicando la situación de los edificios y/o accesos emblemáticos de la población.

En la Plaza España el pavimento está en muy malas condiciones, no hay rebajes. Las calles tienen pendiente y generalmente son de adoquines de canto redondo, bastante inaccesibles. Las que disponen de aceras, son muy estrechas, con estacionamientos de vehículos, que obligan a los peatones a invadir la calzada.

CABEZUELA DEL VALLE

Situada en el Valle del Jerte, al norte de la provincia de Cáceres, a 125 Km de la capital, con sus 2.222 habitantes centraliza las atenciones sanitarias para los otros pueblos del Valle y en su jurisdicción se emplaza la sede de la Mancomunidad. La base de su economía está en el cultivo del cerezo y en el turismo rural. Su principal monumento es la iglesia de San Miguel Arcángel y el casco antiguo presenta un diseño medieval de judería estando las edificaciones más características en la calle del Hondón.

La Plaza Mayor la encontramos rodeada de soportales de madera, formando un porche, al cual se accede solo por un lado mediante una rampa - cuña de pavimento muy deteriorado. El pueblo en general dispone de fuertes pendientes, totalmente inaccesibles para usuarios de una silla de ruedas y personas que caminan con bastante dificultad.

En las calles interiores, se combinan las rampas y las escaleras, aunque mal ejecutadas. Las casas dan directamente a la calle, no disponen de aceras, al ser itinerarios de uso mixto de peatones y vehículos, lo cual al no estar convenientemente señalizado puede provocar accidentes

No existe ningún tipo de señalización para deficientes visuales.

Las calles que rodean la iglesia, tienen demasiada pendiente, y no hay barandillas ni pasamanos, para aquellas personas mayores que lo necesiten.

Algunos escalones de las casas, invaden la vía pública.

Itinerarios por escaleras bajo los porches. Faltan pasamanos y/o barandillas.

CÁCERES:

Capital de la provincia, con una población de 87.088 habitantes está situada ligeramente al sur de la provincia entre la Sierra de la Mosca y la Sierrilla, con 39° 28' 30'' de latitud Norte y 6° 22' 30'' de longitud Oeste; a una altitud media de 430 m. Su término municipal ocupa 1.768 Km², siendo el municipio más grande de España. Fue nombrada el 26 de Noviembre de 1986 "Ciudad Patrimonio de la Humanidad" por el conjunto monumental que alberga. Sus murallas almohades y edificios de incalculable valor histórico y arquitectónico hacen de esta villa un retrato de los siglos XIV al XVI, como dejan patente sus Casas Fuertes, Palacios y edificios religiosos. Cáceres es además el "Tercer Conjunto Monumental de Europa" otorgado por el Consejo de Europa, gracias a su magnífico estado de conservación.

Casco antiguo

El Centro Histórico, donde se sitúa la Plaza Mayor, es básicamente peatonal. Los pavimentos son de canto redondo, totalmente inaccesibles para usuarios de sillas de ruedas.

Falta señalización de los recorridos accesibles, plazas reservadas de aparcamiento e instalar barandillas y pasamanos en las escaleras.

Diferentes pavimentos del casco antiguo de Cáceres en diferentes calles:

Calle Consolación:

De muy fuerte pendiente se combina la acera con escaleras, sin referenciar y sin barandillas

Calle Caleros:

Itinerario mixto de peatones y vehículos, donde las obras y los vehículos invaden la vía pública. Pavimento muy irregular.

Callejón de Las Monjas:

De pavimento irregular, al fondo la Casa del Agua y la Casa del Sol, no accesibles.

Cuesta de la Compañía:

Como su nombre indica, es necesario de buena compañía, para superar una calle escalonada, con el pavimento irregular. No dispone de barandillas ni pasamanos.

Campus Universitario:

Situado a las afueras de Cáceres, es muy amplio, dispone de Facultad de Ciencias del Deporte, E.U. de Enfermería, E.U. Empresariales, Facultad de Veterinaria, Cirugía, Derecho, Instalaciones Deportivas, etc. La mayoría de los edificios de reciente construcción, e incluso alguno de ellos con itinerario alternativo por rampa.

Las aceras que rodean a los diferentes edificios, son de diversos colores, muy útiles para deficientes visuales, pero no disponen de rampas en las esquinas. Falta mucha señalización.

En la Estación de RENFE hay un paso peatonal por rampa de mucha pendiente, la rampa acaba en un paso de peatones que no dispone de vado. La estación es a pie plano.

Sí existen plazas reservadas de aparcamiento para PMR (Personas de Movilidad Reducida)

En la Central de Autobuses, nos encontramos con una rampa sin referenciar para acceder a la terminal, enfrente de un pilar.

¿Por qué no todo el acceso es mediante una suave rampa? Faltan Plazas reservadas de aparcamiento para personas discapacitadas.

La Plaza de Toros , situada enfrente de una gran extensión de terreno, parque y zona verde, no accesible, aunque las calles que la rodean son suficientemente amplias y con rebajes en las aceras.

La Madrila, es una zona de ocio y tiempo libre, donde se concentran numerosos bares y discotecas, donde encontramos una combinación de rampa y escalera, donde la rampa dispone de una fuerte pendiente. Las aceras están muy deterioradas, falta señalización para deficientes visuales.

El Hospital San Pedro de Alcantara, se sitúa en una zona moderna, donde los rebajes de las calles están mal ejecutados, y acaban algunos en escalón. En la zona moderna existen semáforos acústicos, con el sonido "piar pajatitos" difícil de apreciar y de diferenciar de los reales.

CORIA

Se sitúa al sur de la Sierra de Gata, en el centro del Valle del río Alagón, a 69 Km de la capital de provincia, Cáceres, a una altitud de 263 m, su término tiene una superficie de 103,46 Km² y cuenta con una población de 12.610 habitantes. Su casco histórico está catalogado como Bien de Interés Histórico desde 1993. Destacan entre sus monumentos la Catedral de Santa María de la Asunción, el Castillo de los Duques de Alba, las murallas romanas, la Cárcel Real, el Palacio de los Duques de Alba, el Palacio Episcopal, la Alhóndiga, el Convento de la Madre de Dios, el Puente Medieval, el Ayuntamiento Viejo y la Cárcel Eclesiástica.

En el Centro Histórico, cuyo pavimento es de piedras de canto rodado, se sitúa la Catedral de la Asunción, a la cual se accede por un escalón o una rampa de muy fuerte pendiente y con calles de itinerario mixto de peatones y vehículos. Los pavimentos están en muy malas condiciones.

En la plaza de la Casa Consistorial no existe plaza reservada de minusválido. Dispone de unos porches totalmente inaccesibles, y las calles de su alrededor son muy estrechas. No existen las aceras. El pavimento es muy irregular.

En todo el casco histórico, las casas disponen de puertas y balcones que sobresalen de la fachada, y algo peligroso para ciegos o deficientes visuales. El pavimento sigue siendo de canto rodado, lo que dificulta su uso a personas usuarias de una silla de ruedas.

En la zona moderna, nos encontramos con algún vado bien ejecutado, pero la mayoría de ellos acaba en escalón con fuertes pendientes.

Los edificios modernos como en el Instituto de Secundaria de Alagón, dispone de plaza reservada de aparcamiento. El Hospital presenta una rampa metálica con doble puerta. En cambio en el Colegio Virgen de Algerme y Palacio de Justicia, se accede por escaleras.

DON BENITO

Situado en el cuadrante noreste de la provincia de Badajoz, entre el extremo oriental de La Serena y las Vegas Altas del Guadiana, a una distancia de 113 Km de la capital y a una altitud de 279 m, su término abarca una superficie de 561,6 Km², tiene una población de 32.168 habitantes. Entre sus monumentos destacan la Iglesia parroquial de Santiago, el Ayuntamiento, la Plaza de España, la Iglesia parroquial de Santa María, la ermita de San Sebastián, el Colegio Claret y el Anfiteatro, así como el Santuario de las Dos Cruces. En esta población se encuentran las instalaciones de FEVAL, donde se celebran anualmente exposiciones encaminadas a dinamizar el comercio e industria de esta población de tradición agrícola. Es famosa en Don Benito la artesanía de metales, *cuchillería* y *navajería* principalmente; igualmente son sobresalientes los trabajos de *forja* y *herrería*. También hay reconocidos artesanos de telas, hilos y maderas (bordados, encajes, ganchillo, carpintería, ebanistería).

Es una ciudad moderna y con un importante centro comercial, con bastante buena accesibilidad (C/ Arroyazo).

Las aceras disponen de pavimentación táctil para ciegos, existen rebajes en las aceras.

Los arboles tienen alcorques bien nivelados.

La iglesia de Santiago, no dispone de acceso apto para usuarios de una silla de ruedas.

Los pasos de peatones están bien enrasados, aunque en la Plaza de España existe un paso de peatones en el cual nos encontramos con un árbol en medio del paso, lo que podría provocar accidentes a personas ciegas o deficientes visuales.

GALISTEO

Población situada en la provincia de Cáceres a 90 Km al norte de la capital, en plena comarca de las "Vegas del Alagón". Es considerado uno de los lugares interesantes de la Vía de la Plata. Cuenta con una población de 1.935 habitantes. Destacan los muros de su fortaleza del siglo XV, la Iglesia de la Asunción. En su término se encuentra Rusticiana, una de las 16 mansio de la Vía de la Plata.

El acceso es por una calle de fuerte pendiente, sin aceras.

En general resulta bastante inaccesible para personas de movilidad reducida, ya que el pavimento de todo el casco amurallado es de piedra de canto redondo.

En la Plaza del Ayuntamiento, nos encontramos con una plaza que dispone de dos rampas de muy fuerte pendiente para acceder a ella, sin referenciar y sin pasamanos o barandillas.

No hay plaza reservada de aparcamiento para minusválidos.

GUADALUPE

Localidad situada en el corazón de la comarca de las Villuercas en el Suroeste de la provincia de Cáceres, 127 Km al este de la capital, en los montes de Toledo, en medio de un paraje natural extraordinario. Su población asciende a 2.191 habitantes. Su monumento característico es indiscutiblemente el monasterio que lleva su nombre.

La Bella Puebla de Guadalupe fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO:

El Monasterio y la Plaza de Guadalupe se sitúan en el centro del pueblo. No existen plazas reservadas de aparcamiento para PMR (Personas de Movilidad Reducida).

Las calles son de fuertes pendientes. En la calle Nueva o calle de los Capellanes, tanto las aceras como la calzada son de pavimento de canto redondo, totalmente inaccesibles.

Las aceras no disponen de rebajes. Falta señalización para ciegos y/o deficientes visuales.

La calle Fray Andrés de Guadalupe, es un ejemplo claro de su tipología urbana: excesivas pendientes, pavimentos irregulares, los accesos a las casas invaden la vía pública.

En el casco histórico la calle Real, dispone de pavimento muy irregular, y los itinerarios mixtos de peatones y vehículos. Las pendientes son muy pronunciadas. No disponen de canalización.

La zona mas moderna, y comercial, calle Gregorio López, no dispone de rebajes en las aceras aunque esta mejor pavimentada.

A lo largo de todo Extremadura, nos encontramos que los accesos de las viviendas invaden la vía pública, como en este caso en la Avda de la Comunidad Autónoma de Extremadura nº 14, inclusive en viviendas de moderna construcción, que presentan un obstáculo para deficientes visuales, y para todos los peatones despistados o no.

HERVÁS

Población situada al norte de la provincia de Cáceres, a 122 Km de la capital, a los pies de la sierra Candelaria, con una población de 3.846 habitantes. Su casco antiguo ha sido catalogado como Conjunto Histórico-Artístico destacando la judería, las iglesias de Santa María y de San Juan, el Palacio de los Dávilas. Resultan de interés EL Museo Pérez Comendador Leroux, y el Museo de la Moto Clásica.

En el barrio judío nos encontramos con la calle del Convento, donde el pavimento es correcto, no hay aceras y su uso es mixto de peatones y vehículos así como la calle de la cuestecilla, donde las escaleras disponen de un pavimento en muy mal estado, faltan pasamanos y las papeleras no están referenciadas hasta el suelo, para evitar golpes a las personas deficientes visuales, que se ayudan de un bastón para circular autónomamente.

La Plaza de Toros se sitúa a las afueras del pueblo, en un descampado sin pavimentar y donde las taquillas, y las entradas a la Plaza, disponen de escalón.

Actualmente se están remodelando antiguos conventos, para su utilización como Hospederías. En este caso la Hospedería Valle de Ambroz, es accesible en rasgos generales, ya que dispone de una rampa lateral de fuerte pendiente en su entrada principal, y un gran aparcamiento, donde no hay plaza reservada para minusválidos, en su parte trasera, con acceso por rampa metálica.

La piscina no esta adaptada.

Dispone de WC adaptado, no integrado en el núcleo de aseos habitual, es "especial". El lavabo no es de diseño normalizado, falta barra fija al lado de la pared, el wc no esta a la altura correcta, no dispone de pestillo ergonómico.

JEREZ DE LOS CABALLEROS

Ciudad emplazada en el cuadrante sudoeste de la provincia de Badajoz, el extremo sudoccidental de la Sierra del Sur, a una altitud de 505 m y una distancia de la capital de 74 Km, su término tiene una superficie de 740,5 Km², y cuenta con una población de 9.664 habitantes. Entre sus monumentos destacan la Fortaleza Templaria, la iglesia de Santa María de la Encarnación, l Iglesia del Apóstol San Bartolomé, la Iglesia de San Miguel Arcángel, la Iglesia de Santa Catalina. Su

comarca es la mayor productora de cerdo ibérico por lo que adquiere especial relevancia la celebración anual del Salón del Jamón Ibérico. Su artesanía se centraba antiguamente en la manipulación del corcho aunque en la actualidad esta actividad ha ido dejando un espacio ocupado por los bordados. Cuenta con embalses muy apreciados para la pesca, entre los que destaca el embalse de La Albuera, en el que se celebre el Concurso Tradicional de Pesca, cuya antigüedad se cifra en más de 275 años.

Es una ciudad de considerables dimensiones con una dilatada historia y patrimonio.

Alrededor de la Plaza de Toros, las calles son amplias algunas con rebajes en las aceras y otras no. Los pavimentos varían en función de la calle en que nos encontremos. Las entradas a las viviendas en esta zona son muy angostas y con escaleras.

Adentrándonos en el centro urbano, nos encontramos con viales de adoquín, donde las aceras son estrechas y sin rebajes, (Corredera Hermandad de Soto) no dispone de mobiliario urbano.

En la Plaza España el pavimento es de piedra con cantos redondos. No hay plaza reservada de aparcamiento. Acceso a la iglesia por escaleras.

Diferentes tipologías de viales:

Calle Pepe Ramírez:

De pronunciada pendiente, tipo rampa escalonada. Pavimento de piedra, no puede ser utilizada por personas en silla de ruedas.

Calle Diego Becerril:

Rampa escalonada de muy pronunciada pendiente, faltan pasamanos y nivelar el pavimento.

Calle Templarios:

Dispone de aceras aunque de muy reducidas dimensiones. No existen vados ni rebajes en las esquinas

Calle Monte Dorado:

El acceso a la vivienda privada, invade la vía pública. El pavimento no es ni liso ni antideslizante.

LLERENA

Situada en el cuadrante sureste de la Provincia de Badajoz, a 117 Km de la capital y a una altitud de 641 m, su término tiene una superficie de 162,7 Km² y cuenta con una población de 5.588 habitantes. Entre sus monumentos destacan la Fuente Pellejera, la Puerta de Montemolín, su plaza barroca, la Iglesia de Nuestra Señora de la Granada, el Palacio Episcopal, el Ayuntamiento, la Cárcel vieja, el Pasadizo del Camarín, la Fuente de Zurbarán, la Plaza del Pasquín, la Iglesia de Santiago, y un elevado número de edificios religiosos por todo lo cual fue declarada Conjunto de Interés Histórico Artístico Nacional en 1966. En su artesanía destacan los elementos creados a partir de barro, madera y corcho.

Se llega desde Zafra por la carretera Badajoz - Córdoba. Es una población muy importante.

En la Plaza España encontramos un pavimento de piedra de canto redondo, como el pavimento que encontramos bajo el porche con arcos que la rodea. En las esquinas, existen rebajes de muy fuerte pendiente.

Existen dos tipos de aceras en sus calles. Unas suficientemente amplias con mobiliario urbano bien dispuesto, y el casco antiguo, con aceras estrechas. Como observamos en la fotografía resulta más cómodo caminar por la calzada, debido a su estrechez. (Calle Tamayo)

La Estación de RENFE, esta en una plaza adoquinada, con

bordillo, que dispone de rebajes pintados de amarillo y de muy fuerte pendiente. No hay plaza reservada para minusválidos.

MADRIGAL DE LA VERA

Situado a 156 Km de Cáceres, la capital de la provincia a la que pertenece, está a una altitud de 401 m y su término tiene una superficie de 41,63 Km². Su población es de 1.745 habitantes. Es el primer pueblo de la comarca de La Vera por el Este. Cuenta con el privilegio de beber de las aguas de La Garganta de Alardos. Está situado entre las provincias de Ávila, Toledo y Cáceres. En la falda de La Sierra de Gredos, a pié del pico del moro Almanzor, es paraje ideal para los amantes del deporte cinegético, caza mayor y pesca. Su actividad principal es la agricultura destacando cultivo del tabaco y del pimiento (es famoso el pimentón de la zona). Resultan características en su casco antiguo las viviendas de piedra y adobe, con típicos entramados y balconajes de madera, así como los vellos parajes naturales de su entorno.

La carretera principal, pasa por medio del pueblo. Sus calles secundarias están sin asfaltar. Las vías más céntricas no tienen rebajes, y las aceras son estrechas. Como en la mayoría de viviendas en las pequeñas poblaciones, las rampas y escaleras que existen para acceder a la vivienda, invaden la vía pública.

En el Consultorio Médico se han esforzado por suprimir las barreras arquitectónicas, pero la acera no dispone de rebaje.

MÉRIDA

Capital de la Comunidad Autónoma, se sitúa en el centro estratégico de comunicaciones de la misma, en la Vía de la Plata, por ello, ha sido desde tiempos romanos una gran ciudad en la que se edificó teatro, anfiteatro, templos, termas y un completo sistema hidráulico de abastecimiento y saneamiento que conlleva algunas de las obras públicas romanas mejor conservadas. Ubicada en el norte de la provincia de Badajoz, a 60 Km de la capital, a una altitud de 249 m y con un término de 865,6 Km² de superficie tiene una población de 52.110 habitantes. Entre el amplio abanico de sus monumentos cabe destacar el Teatro y el Anfiteatro Romanos, el Museo Nacional de Arte Romano, la Casa de Mitreo, el Circo o Hipódromo, el Acueducto de San Lázaro, el Acueducto de los Milagros, y un largo etcétera de monumentos romanos y religiosos así como la Alcazaba, el Museo de Arte Visigodo y edificios religiosos como la Basílica de Santa Eulalia. Por todo ello fue declarada Patrimonio de la Humanidad en 1993. La artesanía tiene en Mérida grandes maestros de la cerámica y la alfarería con talleres propios, donde se pueden adquirir sus excelentes obras, así como trabajos de cestería, forjado de hierro, orfebrería y bordados.

Para acceder a la Plaza de Toros encontramos dos recorridos: uno por escaleras, y otro por una calzada de tráfico, de fuerte pendiente.

Dispone de varios barrios, cada uno con tipologías diferentes, a las afueras, nos encontramos grandes centros comerciales, en los cuales están los Multicines Mérida. En dicho centro comercial, han sustituido un recorrido por escaleras, convirtiéndola en rampa, lo que provoca una considerable pendiente incluso para personas que caminen con cierta agilidad. Su uso resulta imposible para usuarios de sillas de ruedas. Posibilidad de instalar un ascensor que supere este desnivel.

En el centro de Mérida nos encontramos con la Plaza de España, de reciente urbanización. Se distingue dos tipos de pavimento, el espacio de los peatones de granito nivelado y la calzada de adoquines. No existe plaza reservada de aparcamiento para minusválidos. Las calles de su alrededor, actualmente están en obras, ya que se procede a peatonalizar la zona céntrica.

Así mismo, se está procediendo a urbanizar diferentes puntos de interés turístico, como la Casa de Mitreo. Los pasos son por pasarelas con barandillas correctas, aunque de una fuerte pendiente. No

existe señalización en Braille. No hay plaza reservada de aparcamiento para PMR (Personas de movilidad reducida).

Ruinas Romanas:

Rodeando las ruinas, las aceras se amplían con algún parterre ajardinado. Los pasos de peatones no disponen de rebajes. No hay plaza reservada de aparcamiento para minusválidos.

Se accede a las ruinas por una amplia avenida, pero con un pavimento sin arreglar de tierra y sin canalizar. Existe una rampa de muy fuerte pendiente pero acaba en un pavimento no apto para usuarios de sillas de ruedas.

En todo el recinto no hay un itinerario recomendado con un pavimento nivelado. Existen agujeros incluso de 10 cm. de hueco entre piedra y piedra. No existe ninguna señalización en Braille. El tren turístico de recorrido interior, no está adaptado.

El Museo de Arte Romano, es de nueva construcción. Se accede por un pequeño escalón y la acera es de pavimento de piedra redonda.

MONTIJO

Población situada en el cuadrante noroeste de la provincia de Badajoz, a 42 Km de la capital y a una altitud de 201 m., su término tiene una superficie de 119,7 Km², y cuenta con una población de 15.422 habitantes. Entre sus monumentos cabe destacar la Villa romana de Torre Águila, la Iglesia parroquial Santiago Apóstol, la Casa Granero de los Condes, el Convento de Santa Clara, la Plaza de España, la Casa del Navegante y algunos edificios religiosos como la Ermita de Jesús Nazareno, así como los Escudos Heráldicos de algunas de sus calles.

La población de Montijo, ha sufrido varios cambios a nivel urbanístico. Dispone de calles bien pavimentadas con rebajes de muy fuerte pendiente. En la zona comercial las aceras son estrechas.

Para acceder a la Iglesia de San Pedro Apóstol, hay una rampa en la zona trasera de la plaza. Existe plaza reservada de aparcamiento para minusválidos.

En la Plaza de España, curiosamente existen rebajes para superar los dos escalones existentes, pero acaban en un solo escalón.

OLIVENZA

Ciudad situada al oeste de la provincia de Badajoz, a una altitud de 269 m y a 25 Km al sur de la capital, su término tiene una superficie de 430,1 Km² y cuenta con una población de 11.018 habitantes. Entre sus monumentos destacan la Ciudadela Medieval y el Alcázar, la Plaza de la Constitución, la Iglesia Santa María Magdalena, la Santa Casa de Misericordia, el Convento de San Juan de Dios, la Iglesia Santa María del Castillo y sus fortificaciones abaluartadas y cuarteles. De especial interés es su Museo Etnográfico. En su artesanía cabe destacar la azulejería artística, cerámica y los bordados.

La ciudad de Olivenza ostenta un pasado Español y Portugués.

Posee una Plaza de Toros de reconocido prestigio, con acceso a pie plano. Las aceras que la rodean disponen de vados con escalón.

Existen diferentes tipologías de viales. En la calle del Carmen observamos aceras de reducidas dimensiones no aptas para usuarios de sillas de ruedas.

Por otro lado encontramos la calle de San Roque que es una plataforma única, con un pavimento correcto y bien compactado. Todas las viviendas disponen de escalón para acceder a ellas.

En el centro se sitúa la Iglesia de Santa Magdalena y la Plaza de España.

Dicha Plaza dispone de un pavimento con dibujos tipo ornamentación. Algunas calles de su alrededor están peatonalizadas. Existe algún rebaje. No existe señalización para deficientes visuales.

PLASENCIA

Capital del Jerte y segundo núcleo más importante de la provincia de Cáceres. Situada a 83 Km al norte de la capital de la provincia, es la capital económica del norte de la provincia. Cuenta con una población de 38.576 habitantes. Sus monumentos más destacados son la Catedral Vieja, la Catedral Nueva, la Puerta del Sol, la Muralla, Puerta de Berzocanas, Acueducto, el Puente Nuevo, la portada de las Claras y el Puente de San Lázaro. Resultan de interés sus Casas Señoriales

En la zona moderna, los pasos de peatones están muy bien señalizados, con cambio de color rojo y blanco.

En el casco antiguo, nos encontramos con la Catedral, situada en una plaza con diferentes desniveles. El pavimento es de piedra de cantos redondos, que permite el paso a usuarios de sillas de ruedas con cierta dificultad. No hay pasamanos para bajar los escalones.

En esta plaza se sitúa la Oficina de Turismo, a la cual se accede por escalón.

La Plaza Mayor, donde se sitúa el Ayuntamiento, es toda una zona peatonal, con itinerarios de uso mixto peatones y vehículos. Todos los locales comerciales disponen de escalón para su acceso. Existe un tren de recorrido turístico que no está adaptado para PMR (Personas de Movilidad Reducida)

El Hospital del INSALUD, dispone de una fuerte rampa para acceder a su interior, no apta para usuarios de silla de ruedas autónomos. Las aceras que le rodean, no disponen de rebajes en sus esquinas. Las aceras están invadidas por kioscos de prensa y mobiliario urbano.

La Universidad se sitúa en varios edificios en diferentes zonas de la ciudad, en este caso es un edificio antiguo no accesible.

La Estación de RENFE, dispone de dos plazas reservadas de aparcamiento, bien señalizadas y con una rampa para acceder al andén a pie plano para coger el tren; en cambio hay un escalón para acceder a la terminal desde la calle.

TRUJILLO

Trujillo se levanta sobre un promontorio granítico a unos 50 Km al este de la capital de provincia, Cáceres, con una población de 9.564 habitantes. Sus monumentos más destacados son el Palacio de los Pizarro, el Palacio de Justicia, la Casa de la Cadena, Palacio de Orellana-Pizarro, casa de Luis de Chaves el Viejo, Palacio de los Vargas-Carvajal, de los Marqueses de Piedras Albas, de los Duques de San Carlos, Iglesia de Santa María la Mayor, Iglesia de Santiago, Parador de Turismo (Monasterio de Las Jerónimas), el Castillo y las murallas.

Su Plaza de Toros, de planta baja y piso, dispone de accesos a pie plano. Las calles de su alrededor están sin asfaltar, siendo dificultosas para PMR (personas de movilidad reducida).

Dispone de un importante casco antiguo, donde se sitúa la Plaza Mayor, actualmente remodelada, pero dispone solamente de una pequeña rampa, en una de sus esquinas para subir al nivel superior.

El pavimento no es liso para usuarios de una silla de ruedas.

Alrededor de dicha plaza, encontramos unos porches a los que se accede por escalones.

Existen también escaleras para acceder a la parte alta del casco antiguo, que no disponen de pasamanos.

La Iglesia de San Martín, no dispone de acceso a pie plano.

Diferentes tipologías de viales:

Puerta de Santiago: Pavimento de superficie irregular. No dispone de aceras.

Calle de las Tiendas: Dispone de acera a mismo nivel de la calzada.

Calle de San Antonio: Dispone de aceras estrechas y sin rebajes.

VALVERDE DE LA VERA

Su censo actual no llega a los 507 habitantes y se sitúa en la falda meridional de la Sierra de Tormantos, a 509 m. de altitud. La separan 74 km. de Plasencia y 160 de Cáceres. Su actividad principal es la agricultura destacando los cultivos de pimiento, tabaco y frutales. Declarada Conjunto de Interés Histórico-Artístico desde 1970, es una de las muestras de la arquitectura verata mejor conservadas.

Se considera una de las poblaciones Cacerseñas más bonitas.

Dispone de un casco antiguo totalmente peatonalizado con piedras grandes, y el pavimento tiene resaltes y dificulta su uso a personas usuarias de una silla de ruedas. El imbornal de desagüe se sitúa en medio de la calzada y no está cubierto.

En la Plaza del Ayuntamiento se prohíbe aparcar y en consecuencia no dispone de plaza reservada de aparcamiento para minusválidos. Dispone de un porche con arcos al que se accede únicamente por escalones.

VILLANUEVA DE LA VERA

Población de la provincia de Cáceres situada en la falda suroeste del macizo de Gredos, en el sistema central, a 150 Km al norte de la capital. Es la jurisdicción mayor que hay en toda La Vera con 132 km² de extensión. Cuenta con una población de 1.950 habitantes. Su arquitectura revela la influencia árabe y judía del primitivo asentamiento; pasadizos, calles tortuosas, otras sin salida...son típicas manifestaciones del crecimiento orgánico de las poblaciones musulmanas. Después, destacan los artesonados y los balcones que sobresalen de las viviendas.

Dispone de un consultorio médico, con rampa de acceso a él, pero faltan rebajes en las aceras.

VILLANUEVA DE LA SERENA

Ciudad situada en el cuadrante noreste de la provincia de Badajoz, a 118 Km de la capital, a una altitud de 254 m, su término abarca una superficie de 152 Km², y cuenta con una población de 24.512 habitantes. Entre sus monumentos destacan el convento franciscano de San Bartolomé, el Ayuntamiento, la casa de la Tercia, el Convento de la Concepción, la ermita del Cristo del Santo Sepulcro, la iglesia parroquial Nuestra Señora de la Asunción, el Castillo de la Encomienda, el monumento a Pedro de Valdivia y los palacetes. En cuanto a su artesanía destaca la fabricación de antiguas romanas para pesar y la tapicería.

En la carretera de San Benito, encontramos un paso elevado mediante rampas de muy fuerte pendiente, muy dificultoso para usuarios de sillas de ruedas. En esta zona las aceras son amplias y disponen de cambio de color y textura en los rebajes.

En su centro se sitúa La Plaza España con la Iglesia de la Asunción. No hay plaza reservada de aparcamiento para minusválidos.

Todas las aceras están referenciadas, pintadas de amarillo, pero los rebajes están mal ejecutados, acabando en un pequeño escalón.

ZAFRA

Ciudad situada en el cuadrante sudoeste de la provincia de Badajoz, en un llano, al pie de las escarpaduras rocosas de la Sierra de Castellar, en el corazón mismo de la Baja Extremadura, a una altitud de 508 m y a una distancia de la capital de 75 Km, su término tiene una extensión de 62,2 Km² y cuenta con una población de 15.477 habitantes. Entre sus monumentos destacan el Alcázar-Palacio (hoy parador nacional Palacio Duques de Feria), las puertas del Cubo, de Palacio y de Jerez de la antigua muralla, la Iglesia colegiata de La Candelaria, la plaza Grande, la Plaza Chica y la plaza del Pilarito, así como numerosas edificaciones de carácter religioso. En cuanto a su artesanía, en Zafra sobresale la talla de madera, al dorado tradicional y a la restauración de la misma en general, destacando principalmente, la restauración de pasos de Semana Santa.

La Plaza Grande dispone de un pavimento irregular de adoquines, con un escalón para acceder a la zona peatonal. en todo su perímetro, menos en una esquina que dispone de rampa. Los arboles no tienen alcorques. Debajo de los arcos nos encontramos con algún escalón, ya que existe desnivel en el terreno. Existe una plaza reservada de aparcamiento para minusválidos.

La Plaza Chica tiene una pendiente de entre un 8% o un 10%, de pavimento adoquinado.

Alrededor de estas Plazas, encontramos una zona comercial, en donde todos los accesos a las tiendas disponen de escalón para acceder a ellas. Cerca de estas Plazas, también encontramos La Iglesia de la Candelaria, que dispone de escaleras para su acceso, ya que se sitúa en una pendiente.

Calle Sevilla: Situada en la zona comercial esta peatonalizada, con tráfico restringido. Existen escalones para acceder a los comercios.

Calle La Cruz: Zona de viviendas, donde las aceras son de reducidas dimensiones, no aptas para usuarios de sillas de ruedas. No existen rebajes en las aceras.

El Parador de Turismo, se sitúa en una zona de itinerario mixto, de pavimento empedrado de canto redondo, con varios desniveles. Dispone de escalones para entrar.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE II

ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA

- Necesidades y Objetivos.
- Propuestas.

NECESIDADES Y OBJETIVOS.

VIAS PUBLICAS

- Buen diseño de pasos peatonales y vados accesibles.
- Correcta pavimentación usando texturas y colores diferenciados así como materiales antideslizantes.
- En itinerarios peatonales disposición de una banda libre de paso totalmente accesible.
- Instalar elementos capaces de comunicar y orientar a cualquier persona.
- Racionalizar y ordenar la ubicación del mobiliario urbano.
- Proporcionar espacios para descansar, conversar, etc.
- Evitar itinerarios que causen fatiga, de fuertes y pronunciadas pendientes.
- Creación de itinerarios y zonas accesibles que progresivamente vayan formando una malla cada vez más extensa.
- Escaleras, rampas, ascensores, plataformas elevadoras donde el usuario pueda elegir su utilización en función de su máxima comodidad.
- Protección y señalización de las obras.

PLAZAS, PARQUES Y JARDINES

Para disfrutar de los cinco sentidos, se realizarán o colocarán:

- Plantas aromáticas.
- Sendas accesibles para los paseantes.
- Fuentes, como punto de orientación.
- Áreas de descanso con bancos y juegos infantiles accesibles.
- Evitar pavimentos de superficie desigual, no compactados y resbaladizos.
- Adecuación del mobiliario: sillas, mesas, bancos, apoyos isquiáticos, teléfonos públicos, papeleras, fuentes, paneles de señalización, bolardos.
- Adaptación de los aseos públicos.
- Arbolado y setos, controlado y podado.

APARCAMIENTOS

- Plazas de aparcamiento reservadas y adaptadas en el viario, convenientemente señalizadas.

PROPUESTAS

- * Incorporar criterios de Accesibilidad en la Ordenación Urbanística, Normas Subsidiarias y otros instrumentos de planeamiento y ejercicios que las desarrollan.
- * Redacción de Planes Generales Municipales de Accesibilidad Urbanística y de sus sistemas de Comunicación, atendiendo a:

- Financiación anual.
- Orden de Prioridades que precisan adaptación.
- Itinerarios Preferentes y Secundarios.
- Plazos para su ejecución.
- Presupuesto estimado de las obras.

Analizando para cada espacio:

-Elementos de urbanización:

Obras de urbanización: protección y señalización, pavimentación, alcantarillado, saneamiento, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería, etc.

-Mobiliario Urbano:

Conjunto de objetos existentes en las vías y espacios públicos: barandillas, pasamanos, postes de señalización, semáforos, cabinas telefónicas, fuentes públicas, papeleras, barras de descanso, etc, cuidando en especial el no obstaculizar ni interrumpir los itinerarios en líneas de fachada y/o acerados con elementos tales como máquinas expendedoras.

- * Realizar Planes Generales de la Accesibilidad de los entornos Naturales.
- * Realizar Planes Generales en los entornos monumentales y/o conjuntos declarados histórico – artísticos, incorporando las Ayudas Técnicas necesarias para superar desniveles.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE III

ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACIÓN

- Necesidades y Objetivos.
- Propuestas.

DESCRIPCIÓN DE LOS ÁMBITOS EDIFICATORIOS A ANALIZAR PÚBLICOS Y/O PRIVADOS

Residencial

- Viviendas plurifamiliares.
- Hoteles y apart-hoteles.
- Residencias de estudiantes
- Albergues de Juventud.
- Casas de Colonias.
- Campings.
- Centros Penitenciarios.

Sanitario y Asistencial.

- Hospitales y Clínicas.
- Atención Primaria.
- Centros de Rehabilitación.
- Centros de Día.
- Farmacias.
- Centros de Servicios.
- Centros Residenciales.
- Centros Socio-Sanitarios de larga estancia y asistidos.

Comercial

- Mercados Municipales.
- Establecimientos Comerciales.
- Establecimientos Bancarios.

Ocio

- Bares y Restaurantes.
- Discotecas y Bares Musicales.
- Parques de Atracciones.
- Parques temáticos.

Cultural

- Museos.
- Teatros y Cines.
- Salas de Espectáculos.
- Salas de Congresos.
- Auditorios.
- Bibliotecas.
- Centros Cívicos.
- Salas de Exposiciones.

Administrativo.

- Centros de la Administración.
- Oficinas de compañías suministradoras y de servicios públicos.
- Oficinas abiertas al público.
- Centros de Trabajo.
- Centros Sindicales.
- Centros Empresariales.

Docente

- Centros Docentes.

Deportivo

- Centros Deportivos y de Recreo.

Religioso

- Centros Religiosos.

Aparcamiento.

- Garajes y aparcamientos colectivos.

Medios de transporte.

- Estaciones de medios de transporte.
- Áreas de servicio en la carretera.
- Gasolineras.

NECESIDADES

EDIFICIOS DE USO PÚBLICO

Es necesario poder acceder y utilizar los servicios e instalaciones, teniendo en cuenta:

- Áreas de entrada y acogida.
- La señalización y el mobiliario.
- Áreas de aparcamiento.
- Servicios higiénicos accesibles.
- Recorridos horizontales y verticales.
- Servicios e instalaciones complementarios: áreas de juego, piscina, etc.
- Evacuación en caso de emergencia.

También se debe tener presente:

- Teléfonos públicos accesibles, potenciando la implantación de teléfonos de texto.
- En las salas de conferencias, auditorios o similar, garantizar espacios adecuados e integrados para personas en silla de ruedas, bien sean asistentes, ponentes o actuantes, además de disponer de dispositivos para personas con deficiencia visual o auditiva.
- En centros de uso sanitario, escolar y deportivo se recomienda prever servicios higiénicos específicos para niños.
- Puntos de información dotados de paneles de textos y servicio de Intérprete de Lengua de Signos Española.

VIVIENDA ACCESIBLE

- Instalación de porteros automáticos y/o vídeo porteros.
- Instalación de ascensor en edificios de 3 plantas de altura y más de 6 viviendas por escalera o de más de tres plantas en altura.
- Incorporar picaportes tipo manivela, en las puertas, y/o tiradores fácilmente prehensibles.
- Disponer de interruptores y enchufes a una altura adecuada.
- Utilización de armarios, perchas, cajones, ventanas, terrazas, etc.
- Promoción de la implantación de mandos a distancia para facilitar el control del entorno (domotización).
- Una persona en silla de ruedas ha de poder acercarse frontalmente al lavabo y a la cocina. Grifos Monomando.
- Una persona ha de poder acercarse lateralmente al inodoro, bañera, ducha, cama y sofás, etc.
- Promover el posibilizar la implantación de la preinstalación de timbre luminoso.

OBJETIVOS

Incorporar la accesibilidad para obtener la cédula de habitabilidad.

Establecer las disposiciones técnicas en esta materia.

DECRETO 195/1999, de 14 de Diciembre, por el que se establecen las condiciones mínimas de habitabilidad de las viviendas de nueva construcción.

Las viviendas de protección pública, de promoción pública y las libres que se promuevan en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Extremadura, tendrán que cumplir obligatoriamente con las prescripciones contenidas en las Normas recogidas en el Anexo I del presente Decreto, sin perjuicio del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Normativa sobre promoción de la accesibilidad y otras disposiciones de obligado cumplimiento.

VIVIENDAS ACCESIBLES:

Es necesario garantizar el uso vivienda practicable (utilizable de forma autónoma por persona con discapacidades) y vivienda adaptada (utilizable de forma autónoma y cómoda por persona con discapacidades) cumpliendo con los requisitos reglamentarios y teniendo en cuenta:

- Accesos, recorridos horizontales y verticales.
- Comunicación interior-exterior.
- Mecanismos e instalaciones.
- Espacios de deambulación, aproximación y transferencia, mobiliario.
- Incorporación de la accesibilidad para obtener la cédula de habitabilidad.

En las nuevas promociones de viviendas se ha de velar por la reglamentaria reserva de viviendas adaptadas y fomentar la adquisición con fines sociales de las no adquiridas por persona discapacitada en los plazos previstos.

VIVIENDAS CONVERTIBLES:

Todas las viviendas de nueva construcción serán convertibles, es decir, podrán transformarse al menos en practicable con una inversión no superior al 10% del valor de la misma, cumpliendo con los requisitos reglamentarios.

- * Realizar tanto los Ayuntamientos como la Consejería de Fomento y la Consejería de Bienestar Social, un registro de demandas de viviendas para PMR permanente anual; que estará a disposición de otras Administraciones cuando lo soliciten para elaborar sus planes de viviendas.

PROPUESTAS

- * Cada administración deberá realizar **Planes Especiales de Accesibilidad Municipal** en los edificios de uso público,
 - Financiación anual.
 - Inventario de los espacios, itinerarios y elementos que precisen adaptación.
 - Orden de Prioridades.
 - Itinerarios Preferentes y Secundarios.
 - Plazos para su realización.
 - Presupuesto estimado de las obras.

- * Realizar **Planes Especiales de Accesibilidad de la Administración Pública**, en sus edificios y servicios públicos.
 - Destinar el presupuesto de inversión propia necesario para la adaptación de las dependencias de cada Consejería de la Junta.

- * Realizar **Planes Especiales de Accesibilidad en Centros de trabajo, cívicos y sociales, sindicales y empresariales.**

- * Realizar **Planes Especiales de Accesibilidad en los Planes de Evacuación y Seguridad** de edificios, establecimientos e instalaciones de uso o concurrencia pública.
 - Alarmas de emergencia por vía sonora y luminosa ambas a la vez, con la misma intensidad.
 - Indicaciones, informaciones y enseñanzas, sobre actuaciones, en situaciones de emergencia.

- * Realizar **Plan de Accesibilidad de los edificios / inmuebles declarados bienes de interés cultural o edificios de valor histórico – artísticos.**

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE IV

ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

- Necesidades y Objetivos.
- Propuestas.

NECESIDADES Y OBJETIVOS

ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

Garantizar la movilidad a cualquier persona es uno de los retos y objetivos de la Accesibilidad.

Dos tipos de actuaciones:

- Planear, proyectar y construir los nuevos medios de transporte de forma que sean accesibles.
- Rehabilitar y adaptar de forma progresiva los medios de transporte existentes.

Transporte Colectivo

- Accesibilidad de la Infraestructura.
- Accesibilidad del Material Móvil.
- Accesibilidad del vínculo entre el vehículo y la instalación fija.
- Accesibilidad en la presentación del personal del servicio de transporte.

Transporte Privado

- Adaptaciones de vehículos privados.
- Dotar de aparcamientos reservados y plazas de estacionamiento accesibles, debidamente señalizados y vigilados.

Autobuses

- Incorporar unidades de piso bajo dotadas de dispositivos de arrodillamiento.
- Elevación de la cota de la parada, hasta situarse 20 cm por encima de la calzada.
- Posibilidad de realizar plataforma en la parada o instalación de un bordillo especial que faciliten la máxima aproximación del vehículo a la parada.
- Los vehículos estarán dotados de rampas motorizadas escamoteables, que facilitan la entrada y salida de pasajeros.
- Servicios específicos: Transporte “puerta a puerta”, para personas con discapacidades severas, o Transporte especial que podía incorporar plataformas elevadoras y ayudas técnicas para embarcar y/o desembarcar del vehículo.
- Se potenciará el uso de elementos de ayuda, además de los exigidos por la normativa vigente, tales como barras ergonómicas de apoyo en las puertas de acceso y salida del autobús; prolongación hasta el peldaño más bajo de las barras intermedias; nueva forma de los billetes y tarjetas que permita detectar de forma táctil la posición correcta de inserción de las mismas (por ejemplo mediante muescas).

Taxis.

Incorporación de taxis preparados para personas usuarias de silla de ruedas, y de uso habitual para el resto de ciudadanos, en poblaciones superiores a 5.000 habitantes.

PROPUESTAS

- * Planes Especiales de Accesibilidad en las estaciones y medios de transporte colectivo de viajeros de uso público.
 - Aeropuerto.
 - Helipuerto.
 - Embarcaderos.
 - Áreas de servicio de carreteras.
 - Gasolineras.
 - Garajes y aparcamientos colectivos.

- * El material de nueva adquisición en estaciones de transporte, en andenes y paradas, deberán estar adaptados según requerimientos de la normativa vigente. Obligación de instalar y hacer funcionar equipos de megafonía, que informen a los pasajeros de llegadas/salidas, así como otras incidencias.

- * En las poblaciones superiores a 5.000 habitantes, se mejorará la prestación mediante vehículos especiales adaptados o taxis acondicionados que cubran las necesidades de desplazamiento de PMR permanente.

- * Los Ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de vehículos y automóviles pertenecientes a personas en situación de movilidad reducida cerca de su trabajo y domicilio.

Con carácter general se deberán reservar las plazas reservadas para PMR en las cercanías a las entradas de las estaciones de transporte.

- * Facilitar la tarjeta de tolerancia de aparcamiento, a todas aquellas personas con más de un 33% de discapacidad (incluidos personas con deficiencias visuales), con el objeto de que puedan estacionar su vehículo sin verse obligadas a efectuar largos desplazamientos, pudiendo realizar paradas (no estacionamientos) en:

- lugares de tiempo limitado, y zonas de carga y descarga.
- cualquier lugar de la vía pública, durante el tiempo imprescindible y siempre que no se entorpezca la circulación de vehículos / peatones.

- * Con la tarjeta de tolerancia de aparcamiento podrá realizarse aparcamientos, además de las plazas de uso general, en aparcamientos públicos para personas con grandes discapacidades, señalizados mediante señales de tránsito complementadas con el disco adicional que reproduce el símbolo internacional de accesibilidad, según características y dimensiones especificadas en la normativa vigente.

- * Todos los medios de transporte público facilitarán el espacio físico para la ubicación de cuantos utensilios y ayudas vengan provistas las personas afectadas, incluso perros – guía para personas deficientes visuales, o perros de asistencia para personas con deficiencias auditivas y/o motrices.

- * Las empresas privadas de transporte discrecional de viajeros deberán de tener adaptados sus vehículos de más de 30 plazas.

- * Potenciar el transporte “puerta a puerta” para personas con grandes discapacidades, que les resulte dificultoso utilizar el transporte adaptado normalizado. Otorgar vehículos adaptados a las mancomunidades o comarcas naturales que permitan cubrir en una amplia franja del territorio, una amplia demanda de “Transporte especial”.

- Este medio de transporte se realizará en una primera fase, en las grandes ciudades como: Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia, siendo furgonetas adaptadas las que realicen estos servicios en el resto de la comunidad.
 - Los convenios de contratación de servicios de transporte que se realicen, favorecerán a aquellas empresas que hayan adaptado su flota.
- * Toda actuación que se planifique y/o ejecute en la red de infraestructura existente, ha de tener como una de las premisas inexcusables la accesibilidad.
- * Adaptación del transporte con autobús urbano e interurbano:
- Realizar un sondeo por parte de las autoridades administrativas al Consejo de Accesibilidad e Instituciones y Asociaciones, antes de poner en funcionamiento cualquier actuación para poder ver aquello que falla o realizar sugerencias sobre aquello, antes de ponerlo en marcha.
 - Los autobuses adaptados han de llegar a todas las comarcas.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE V

ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN

- Necesidades y Objetivos.
- Propuestas.

NECESIDADES Y OBJETIVOS

SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

- * Elementos de señalización informativa.
 - * Accesibles en su ubicación y localización.
 - * Adecuado contraste de colores, tamaño de rótulos o iconos.
 - * Mensajes y contenidos sencillos, en altorrelieve y/o Braille.
- * Señalización de emergencia:
 - * Ha de proporcionarse simultáneamente en soporte sonoro y visual.
- * Ayudas técnicas:
 - * dotación de teléfonos para personas sordas, con mensajes escritos.
 - * diseñar páginas web accesibles.
 - * subtitular emisiones de TV.
- * Interpretación de lengua española de signos en actos públicos.
- * Incorporación de franjas-guía en el pavimento, con diferentes texturas que indiquen movilidad o detenimiento.
 - * Franjas transversales de aviso de arranque de escaleras.
- * Semáforos con señales sonoras.
- * Información a la Comunicación por altavoces con disponibilidad del servicio de información para personas con deficiencias auditivas.
- * Los puntos SOS en autovías y autopistas deben estar adaptados para deficientes auditivos.

PROPUESTAS

- * **Impulsar la formación de profesionales intérpretes, una vez reconocida la lengua de signos como lenguaje propio de las personas con discapacidades auditivas y de las personas con deficiencias visuales y auditivas a la vez.**
- * Instalar sistemas de comunicación accesibles en los edificios de uso público.
- * Se utilizará la lengua española de signos y/o la traducción simultánea en paneles escritos, en los actos oficiales públicos promovidos por la Administración Pública.
- * Se instalarán los símbolos internacionales de Accesibilidad de las adaptaciones para personas con deficiencias visuales y deficiencias auditivas, en aquellos edificios, entornos y transporte adaptado.
- * Potenciar las ayudas económicas para suprimir las barreras en la comunicación, mediante el Fondo para la promoción de la accesibilidad establecido en la normativa vigente, que gestiona la Consejería de Fomento.
- * Realización de las diferentes páginas Web accesibles de las Consejerías de la Junta de Extremadura, siguiendo los criterios internacionales de las normas “WAI”, Web Accessibility Initiative (Iniciativa para la Accesibilidad de la Web).
- * Realizar por correo electrónico, un nuevo espacio de consulta en accesibilidad. Posibilidad de enviar quejas y sugerencias a este correo electrónico.
- * Potenciar el uso del sistema de audiodescripción para deficientes visuales (AUDESC) en televisión.

PLAN DE MEDIDAS TÉCNICAS DE LOS MEDIOS AUDIOVISUALES
DEPENDIENTES DE LAS ADMINISTRACIONES AUTONÓMICA Y LOCAL

- * **Los sistemas de aviso en los medios de información sonoros y visuales deberán ser accesibles para todos, para lo cual se habilitarán:**
 - * Sistemas de depuración y ampliación de sonido: bucles magnéticos, equipos de frecuencia modulada, potenciómetros, amplificadores y discriminadores de ruido, etc.
 - * Utilización de la lengua española de signos y/o el lenguaje subtítular, para garantizar el derecho de la información también a personas con deficiencias auditivas.
 - * Se establecerán cláusulas en las nuevas concesiones para televisión, de forma que se asegure accesibilidad a la información y contenidos de estos medios también a personas sordas o con deficiencias auditivas.

PROPUESTAS EN URBANIZACION

Semáforos sonoros:

Es necesario garantizar que el sistema de activación de los semáforos sonoros sea único. Que un invidente tenga el mismo sistema en Cáceres como en Villanueva de la Serena, sea cual sea la empresa adjudicataria de la instalación.

Es necesario priorizar la sonorización de los semáforos de peatones, cuando estos existan.

Se propone que se coordinen los Ayuntamientos y la ONCE para que haya disponible información personalizada para todos los usuarios que lo deseen, atendiendo a que hay un amplio grado de aprendizaje o capacidad de aprendizaje de estas ayudas técnicas. Muchas personas no necesitarán el curso personalizado.

Entre otros temas es necesario informar bien y estandarizar tanto el sistema de protocolo del semáforo en su detección, cual es el sonido que emite y como se ha de colocar la persona respecto al poste del semáforo. Este punto se hace extensivo a todos los localizadores sonoros, que se han de estandarizar ¿cuál es la posición del cuerpo de la persona respecto al sistema para orientarse bien respecto a las instrucciones que este foco sonoro le proporcione?

Criterios generales sobre pavimentos con textura diferenciada:

El itinerario de pavimento con textura diferenciada tendrá fijada una anchura mínima según normativa.

Los pavimentos de textura diferenciada solamente serán dos, uno longitudinal que marque el camino a seguir y otro transversal para incidencias como cambios de dirección, detección de cambios de nivel, escaleras, etc. Un exceso de texturas diferenciadas pueden complicar la orientación de una persona invidente.

Es necesario evitar un exceso de información cromática de la vía pública al resto de ciudadanos. Si una persona con poca visibilidad tiene dificultades para orientarse, igualmente será necesario que se ayude de bastón.

Se potenciará la renovación de los pavimentos ya existentes siguiendo los criterios de la normativa vigente en accesibilidad.

Señalización de líneas de fachada:

Se colocaran elementos de aviso donde no haya una línea de fachada u otra marca táctil natural (por ejemplo un solar vacío, un parque o zona ajardinada).

Pavimentos con textura diferenciada, criterios en vados:

Queremos alertar sobre la divergencia de criterios en la aplicación de pavimentos diferenciados de localización de vados, tanto los nuevos vados de 120 cm como los antiguos. Eso puede aportar a la desorientación de los usuarios invidentes.

Estas diferencias observadas responden a dos motivos: por un lado hay diferentes criterios de aplicación según las diferentes poblaciones o técnicos responsables, y por otro lado hay muchas casuísticas de emplazamiento o condicionantes constructivos.

Muchas veces, si el cruce tiene semáforo sonoro, la orientación de la persona invidente respecto al vado puede venir ayudada por la señal acústica de localización del poste. Pero sería necesario unificar criterios respecto todos los técnicos responsables de las obras para que la persona se pueda orientar correctamente, independientemente de donde se encuentre.

El criterio tendría que ser dotar de una franja de textura diferenciada que conduzca desde el vado al itinerario.

Pasos de peatones:

Recordemos que es necesario garantizar la perpendicularidad de los pasos de peatones respecto de la acera. Si no es así la orientación de la persona invidente se hace muy difícil.

Los vados, siempre que sea posible, estarán centrados respecto del paso peatonal, enfrentados y en dirección perpendicular a la marcha, evitando los pasos en diagonal y el uso de un mismo vado para dos cruces contiguos perpendiculares.

VÍAS PÚBLICAS.

Alcorques de los árboles:

Para evitar proteger los alcorques en toda la ciudad, se cubrirán aquellos que interfieran el paso en los itinerarios accesibles.

De entre estos, en los casos que el colocar una tapa pueda ser contraproducente para el crecimiento del árbol, se adoptarán medidas que la solución técnica de la tapa a colocar respete la vida de los mismos arboles (aros concéntricos ,etc.)

Ramas de árbol:

Se recuerda la imperiosa necesidad de la poda y mantenimiento de la ramas de los árboles para evitar accidentes a peatones. Actualmente se detectan muchos casos donde la altura de los extremos de las ramas, interfieren muy por debajo de 210 cm de altura, dentro del itinerario accesible.

Caso extremo de un árbol que por su morfología sea poco detectable y peligroso, (por ejemplo un árbol con ramas muy bajas y que no se puedan podar) la solución no sería tapar el alcorque sino poner una barandilla perimetral protectora.

Finalmente se recuerda que en muchas aceras la vegetación de fincas particulares invade parcialmente el itinerario accesible. Aunque no es un tema de vía pública si es competencia municipal vigilar que eso no pase.

Tapas de registro:

Se requiere un adecuado mantenimiento de todas la tapas de registro. Las que estén rotas se han de reponer observando que se tenga cuidado de que soporten las resistencias en kilogramos equivalentes al peso de un vehículo que aparque indebidamente sobre estos elementos, tanto si se encuentran en la calzada como en la acera.

Rejas de desagüe:

Se recuerda que en ningún caso se ubicaran rejas de desagüe en los pasos de peatones atendiendo que es en este lugar donde las personas invidentes han de estar pendientes de otras circunstancias y donde se enganchan el bastón con más facilidad.

Bolardos:

Recordemos que es conveniente retirar todos los **bolardos** no recomendables como son las bolas de granito, u otros elementos de este tipo no accesibles.

Estos **bolardos** se deberían cambiar por los estandarizados que son de 0,80 m, de altura y separación aproximada de 1,50 m. (Idealmente 1,10 de altura).

Terrazas de bar y quioscos:

Las terrazas de bares y quioscos en ningún caso estarán en la línea de fachada atendiendo a las dificultades de orientación y circulación de las personas con deficiencias visuales.

Los elementos volados, tales como toldos, marquesinas o similares, no invadirán la altura libre del itinerario, 210 cm.

Si ya hay una normativa (ordenanza municipal) respecto a las terrazas de bar en las aceras, simplemente lo que se ha de garantizar es que esta se respete.

Salidas de aparcamiento:

Sería conveniente dotar de chinchetas u otro aviso a los conductores que salgan de un aparcamiento para que moderen su velocidad. Actualmente hay muchos sustos entre la población vidente. La posibilidad de colisión o de accidente entre un vehículo y un peatón invidente es muy elevada.

Obras en la calle:

Las vallas de protección de obras en la calle siempre han de tener un zócalo detectable por el bastón de invidentes.

Si la acera queda interrumpida es necesario marcar con vallas con zócalo o similar. La posición de estas será formando 45° respecto al itinerario marcando así el itinerario alternativo. Además tendrán que ir acompañadas por señalización visual – luminosa.

La protección será no solamente de la obra sino también de las zanjas, de las zonas de almacenamiento y provisión de materiales, y de la zona de maquinarias y otras herramientas.

Siempre que se pueda los elementos de obra estarán fuera de la acera o en lugares de esta que no interfieran el paso. Es necesario dejar siempre el paso mínimo de accesibilidad.

De hecho, ya hay normativas al respecto, pero es necesario que se cumplan.

Los contenedores de forma trapezoidal tendrán que estar bien diseñados o en su defecto bien señalizados para que sean detectables. Estos contenedores y los sacos de escombros no podrán tener desbordamiento del material que sobrepase el contorno vertical. Para garantizarlo será necesario colocar vallas, o sistema de vigilancia alternativo.

Para los andamiajes, es necesario observar dos aspectos importantes:

- Solamente se considera un itinerario accesible si debajo de un andamiaje su altura libre de obstáculos de 210 cm, y su anchura en ningún caso será inferior a 90 cm. En otras situaciones se colocará una valla de protección del andamiaje y se habilitará un itinerario alternativo, si es necesario con rampas provisionales en la acera.
- Se tendrán en cuenta todos los elementos voladizos, y todos los módulos con cruces de arriostamiento sin zócalo. En todos los casos se deberán de señalar o proteger con vallas tipo jaula de gallinero (o similar) que rodeen estas zonas, habilitando un itinerario alternativo, de las características descritas.

PLAZAS, PARQUES Y JARDINES

Parques, itinerarios adaptados para personas con deficiencias visuales:

La propuesta sobre parques es que se realice, como mínimo, un itinerario accesible para personas con deficiencias visuales, convenientemente señalizado; en los caminos mediante referencias táctiles continuas, con escalones regulares, huella y altura regular de las escaleras y las adecuadas protecciones de cambios de nivel para muros de contención, etc. Se propone que un sector o itinerario sea adaptado (porque adaptar todo el parque sería muy costoso y complejo). Además se procurará un adecuado mantenimiento para que las ramas de los árboles no interfieran por debajo de 210 cm estos itinerarios accesibles.

En estos recorridos, en caso de proximidad de mobiliario (bancos, fuentes, barandillas) estos seguirán una alineación racional, que no interfiera la circulación. En el caso de que el parque esté dotado de carteles en braille, estos deberán ser fácilmente localizables y detectables, situados en un lugar al que sea posible llegar sin entrar en zonas que no estén pavimentadas correctamente. Su altura de lectura táctil ha de ser adecuada.

Hacemos especial incidencia en las zonas de parques y jardines infantiles, que irán protegidas por unas marcas fácilmente detectables o bien por unas barandillas.

La entrada al parque tendría que ser fácilmente localizable, y debería de dar una idea genérica de cómo es el parque por dentro, ya sea en un plano en relieve o por sistema de voz y/o maqueta.

Finalmente proponemos que en la medida de lo posible se pondrán árboles más aromáticos, de forma que sigan el itinerario accesible para personas invidentes. Se colocarán fuentes en los lugares emblemáticos dentro de estos itinerarios (el ruido del agua facilita la orientación al ser un punto de referencia).

Se recuerda que si en estos parques y jardines se da información acústica, esta irá acompañada de carteles de información dinámica escrita u otro sistema entendible para personas con problemas auditivos.

Por ejemplo, si existe un sistema de megafonía, ya sea por algún acontecimiento cultural o deportivo, o bien por el cierre del parque; se realice con un pitido por el vigilante, etc.; esta información debería estar disponible para las personas con deficiencias auditivas.

La aplicación de estas medidas que acabamos de citar no serán operativas si no se prevé un adecuado mantenimiento de todas estas infraestructuras de apoyo. Somos conscientes que estos espacios sufren de un vandalismo considerable.

PROPUESTAS EN EDIFICACION

Competencias municipales:

Las especificaciones que comentamos a continuación afectan a todos los locales de pública concurrencia.

Así tanto los locales de propiedad municipal como los que no son (pero en todo caso están sujetas a una licencia de actividad municipal) tendrán que cumplir las siguientes especificaciones:

Oficinas de atención personalizada.

1. Las oficinas de atención personalizada donde se de información al público estarán dotadas de los siguientes sistemas de ayuda a la comunicación:
 - Toda la información estará disponible por escrito en soporte papel, con tamaños no inferiores a 12 y tipo de letra sin serif (es decir, sin ornamentos) con un contraste de color del cuerpo de letra respecto al fondo tipo negro sobre blanco o sobre amarillo.
 - Toda la información estará disponible por escrito en soporte informático (archivos de texto) en diskettes disponibles o copiables por el público. En el caso de que se pueda acceder a esta oficina o entidad por red informática (internet o similar) estos archivos de texto estarán disponibles por los usuarios que se conecten desde el exterior, y por tanto, estos los podrán leer con el tamaño de letra que quieran.
 - Los documentos más genéricos estarán reproducidos en Braille.
 - Se garantizará, mediante contacto con los centros de la ONCE o bien directamente en la oficina; un sistema informático lector de documentos (conjunto escáner, OCR y sintetizador de voz).
2. En el caso de oficinas en las cuales el nivel de visitas para información sea importante se tomarán medidas más estrictas para garantizar la comunicación a todas las personas con deficiencias sensoriales o psíquicas. Se mide el nivel de importancia de las oficinas donde se de información debido a cualquiera de las características siguientes:
 - Caso de más de 50 visitas diarias con objetivo de información.
 - Caso de menos de 50 visitas y más de 10 pero estas con tiempo de información superior a 5 minutos.
 - Caso de que en algún momento del día haya tres o más personas dedicadas exclusivamente o casi exclusivamente a la información al público.

En estos casos se garantizaran las siguientes ayudas para la información:

- Disponibilidad de personal con conocimiento de lengua española de signos. Se valorará la titulación oficial y también se valorará que esta persona conozca además el lenguaje táctil para la comunicación con las personas sordo – ciegas.
- Incorporación de un sistema de bucle magnético. Siempre que haya algún sistema electrónico de amplificación y/o transmisión de voz (megafonía, intercomunicadores, etc.).

Oficinas de atención telefónica.

1. Las oficinas donde se dé información telefónica al público garantizaran la posibilidad de conexión con cualquiera de estos sistemas:
 - Mediante un fax.
 - Mediante un centro de intermediación telefónica con el coste de llamada local.
2. Las oficinas de atención telefónica donde se de un volumen importante de información al público (caso de más de 50 llamadas diarias, o menos de 50 llamadas y más de 10 pero estas con tiempo medio de información superior a los 5 minutos, o cada tres o más personas dedicadas exclusivamente o casi exclusivamente a la información telefónica al público) garantizaran además la posibilidad de conexión con cualquiera de estos sistemas:
 - Mediante correo electrónico.
 - Módem.
 - Teléfono de texto.
 - SMS.

Sistemas de megafonía con sistemas escritos alternativos:

Todos los locales de pública concurrencia, tanto municipales como los no municipales que estén sujetos a licencia de actividad otorgada por los servicios municipales que tengan sistema de avisos por megafonía garantizaran simultáneamente la misma información por escrito mediante rótulos luminosos electrónicos.

Cines, teatros, auditorios, bibliotecas y museos:

Los cines, teatros, auditorios, bibliotecas y museos de propiedad municipal y los no municipales que estén sujetos a licencia de actividad otorgada por los servicios municipales tendrán que cumplir las siguientes ayudas técnicas y características de accesibilidad para las personas con discapacidad sensorial:

1. Cines y Teatros:
 - Bucle magnético.
 - Subtitulación visual y narración acústica mediante sistemas electrónicos.
2. Auditorios:
 - Traducción mediante lengua española de signos.
 - Anillo magnético.
3. Bibliotecas:
 - Toda la información de catalogación estará disponible por escrito en soporte papel, en tamaños de letra no inferiores a 12 y tipo letra sin serif (es decir, sin ornamentos) con un contraste de color del cuerpo de letra respecto el fondo tipo negro sobre blanco o sobre amarillo.
 - Toda la información estará disponible por escrito en soporte informático (archivos de texto en diskettes disponibles o copiables para el público. En el caso de que se pueda acceder a esta oficina o entidad por alguna red informática (internet o similar) estos archivos de texto estarán

disponibles por los usuarios que se conecten desde el exterior, y por tanto, estos los podrán leer con el tamaño de letra que quieran.

- Se garantizará, bien mediante contacto con los centros ONCE o bien directamente con la oficina, un sistema informático lector de documentos (conjunto escáner, OCR y sintonización de voz).

4. Museos:

- Toda la información estará disponible por escrito en soporte papel, en tamaños de letra no inferiores a 12 y tipo letra sin serif (es decir, sin ornamentos) con un contraste de color del cuerpo de letra respecto al fondo tipo negro sobre blanco o sobre amarillo.
- Toda la información estará disponible por escrito en soporte informático (archivos de texto en diskettes disponibles o copiables para el público. En el caso de que se pueda acceder a esta oficina o entidad por alguna red informática (internet o similar) estos archivos de texto estarán disponibles por los usuarios que se conecten desde el exterior, y por tanto, estos los podrán leer con el tamaño de letra que quieran.

Localización y orientación en la entrada del edificio:

Se propone que para evitar un exceso de ayudas técnicas para personas invidentes en todos los edificios públicos, siempre que se pueda, disponer de atención personalizada por taquilla de información con posibilidad de disponer de una persona de acompañamiento, se dotará de un sistema de localización de este punto.

Este sistema de localización será a través de mando a distancia, un interfono en la entrada que lo conecte o bien un itinerario diferenciado para que la persona invidente pueda localizar este punto.

Este sistema se debería de garantizar en determinados edificios, como por ejemplo los hospitales, que por su distribución arquitectónica y la complejidad de sus servicios, merecen este sistema especial de ayuda para personas deficientes visuales.

En todos los casos, en la entrada se situará un plano en relieve de las dependencias básicas del edificio, con puntos importantes de localización como pueden ser los ascensores, servicios sanitarios, etc. Planta por planta se localizará un plano en relieve con las dependencias básicas de la planta.

Tamaños de letra:

En general, se han de respetar los tamaños de letra grandes para su buena lectura, (por cada metro de separación respecto al plano de lectura, le corresponden unos 5,7 mm. de altura del texto).

Caso de que se ubiquen localizadores en relieve al lado de las puertas, estos estarán entrando a la derecha a una altura entre 1,40 m – 1,60 m.

PROPUESTAS EN LOS ELEMENTOS Y MEDIOS DE TRANSPORTE

Competencias municipales:

Las especificaciones que comentamos a continuación afectan a diferentes medios de transporte que hay en las poblaciones.

AUTOBUSES

Autobús: Postes de parada.

Las paradas de bus que no disponen de marquesinas; es decir, los postes de parada, también deben cumplir las especificaciones de la normativa de accesibilidad. Han de ser detectables, la información de que dispone ha de ser entendible y con el tamaño de letra adecuado. Con una parte giratoria que se debería implantar sistemáticamente. Se propone que estos postes de parada tengan alguna parte con material reflectante para que se diferencien del resto de postes, y así pueda ser más fácilmente localizarlos por las personas con problemas de visión, tanto de día como de noche.

En el poste de parada con parte giratoria, hay espacio suficiente para ubicar este reflectario. Además se considera que, de la misma manera que las marquesinas tienen específicamente el nombre de la parada, los postes de parada también lo tendrían que tener. Actualmente el criterio es que el nombre de la parada es siempre el nombre de la calle donde se encuentra la parada más el nombre de la calle de la travesía anterior, salvo casos específicos como son las plazas y otros lugares singulares.

Por tanto, la propuesta es que se garantice que este poste de parada lleve el nombre de la parada, una franja adhesiva refractaria y que los tamaños de letra de las informaciones sean adecuadas. Se procurará unificar el modelo de poste de parada, ajustado a la normativa vigente.

Marquesinas:

Se recuerda la necesidad de que en las marquesinas no hayan paramentos verticales transparentes sin señalizar. Se procurará unificar el modelo de marquesina, ajustado a la normativa vigente.

Entorno de la parada:

El principal problema del acceso al autobús tanto en la subida como en la bajada del vehículo son las barreras arquitectónicas. Por tanto se ha de prever que al bajar del bus no haya obstáculos; y por ello será necesario evitar las situaciones siguientes:

- Alcorques sin cubrir.
- Báculos de iluminación pública o de otros servicios.
- Motocicletas aparcadas.
- Plataformas o andenes de bus muy pequeñas para vehículos de 12 metros de tres puertas o vehículos de 18 metros.
- Parada del vehículo en lugar inadecuado (fuera del punto establecido de parada ideal).

Por tanto, será necesario que se realicen las siguientes acciones:

- Los alcorques de los árboles de los entornos próximos estarán protegidos o cubiertos.
- Que se prevean partidas presupuestarias para el traslado de elementos de mobiliario urbano diverso.
- Que se controle el aparcamiento de motocicletas.

- Los andenes de bus que se incorporen han de cumplir las necesidades y dimensiones de los vehículos que han de parar en ellas. Además sería necesario revisar las que existen actualmente.
- Que se controle el protocolo o reglamento de las empresas concesionarias de transporte público de autobuses para que se realice el mejor acercamiento del vehículo a la parada.

Se recuerda que el problema de las motos aparcadas, no solo en las proximidades de las paradas sino en las aceras en general, representa un obstáculo muy importante para las personas con deficiencias visuales. Se recomienda realizar zonas de estacionamiento señalizadas en la calzada.

Detección de la parada, poste o marquesina:

Para facilitar la localización de las paradas de bus (ya sean postes de parada o marquesinas) a peatones con deficiencias visuales se debería de garantizar uno de los dos sistemas siguientes:

- Localización de postes de parada y marquesinas con sistema de mando a distancia. El problema para el receptor del mando a distancia es la falta de energía eléctrica de los postes de parada y la alimentación eléctrica, solamente por la noche, de las marquesinas que están electrificadas (conectadas a la red de iluminación pública). Por este motivo se comenta que otra posibilidad es la alimentación fotovoltaica, sistema que actualmente se utilizará para aparatos informativos SAE.
- Localización de los postes de parada y marquesinas con pavimento diferenciado sobre la acera. Ante el problema de que con el tiempo las paradas se desplacen, y como es complejo modificar el pavimento diferenciado, la propuesta es poner bandas de goma adheridas al pavimento.
- Las paradas que son de final de línea no precisan detección y no tendrán que ser necesariamente detectables. Las que son de inicio de línea, aunque en muchos casos tienen poca afluencia de pasajeros, se deberán de hacer detectables.

Autobús. Pre-aviso interior de la próxima parada.

Se ha de garantizar o supervisar, la incorporación de sistemas de preaviso de la próxima parada dentro de los autobuses, tanto acústicamente como visualmente.

Autobús. Aviso exterior de línea.

Para que el invidente que esta esperando en la parada sepa a que línea pertenece el vehículo que realiza la parada, se apuntan tres niveles posibles para conseguirlo.

- El vehículo siempre llevará el sistema de altavoz exterior de aviso de línea activable por mando a distancia por parte de todas las personas que lo requieran.
- El conductor, al ver a una persona con bastón de invidente en la parada, deberá realizar la parada obligatoriamente (aunque no lo tenga previsto) y anunciar exteriormente de que línea se trata ya sea activando el sistema de altavoz o bien de viva voz si el vehículo todavía no dispone de altavoz exterior. Por tanto, cualquier persona invidente que quiera ser informada de a que línea pertenece cada uno de los vehículos que pasan por la parada, se deberá situar con el bastón en un punto bien visible de la parada.
- Finalmente, en las paradas que esté implantado el sistema SAE, este tendrá que estar preparado para que toda la información que se dé por escrito se pueda dar por voz si se activa el sistema de voz por mando a distancia.

Por tanto, la propuesta sería que de alguna de estas maneras o mediante cualquier otra solución técnica se garantice la información a la persona invidente de cual es la línea que en ese momento pasa por la parada.

Displays SAE:

También se revisará los displays del sistema SAE, el tamaño de letra, el color contrastado y su posibilidad de visualización en entornos oscuros.

FERROCARRIL

Itinerarios de pavimentos diferenciados en las estaciones:

La anchura más adecuada para itinerarios de pavimento diferenciado es la de una amplitud de unos 40 cm.

En cuanto a los pavimentos diferenciados, se propone que se uniformen los criterios.

Megafonía e información escrita de acontecimientos en las estaciones:

Es necesario garantizar que todos los avisos que se hagan por megafonía en los andenes y los vestíbulos de estación se hagan también por escrito en pantallas de información dinámica.

Máquinas expendedoras de billetes:

Se propone que se adapten para personas con deficiencias visuales las máquinas expendedoras de billetes. Esta adaptación se hace especialmente imprescindible en las estaciones que en determinadas horas o días pueden estar sin personal de atención al público.

Pre- aviso de parada:

Es necesario incorporar el pre-aviso de parada en las líneas y también los termómetros luminosos de situación en la línea. Por otra parte es necesario que se mantengan adecuadamente los sistemas de pre-aviso existentes, que en algunos casos no funcionan o funcionan mal.

Pre-aviso visual de cierre de las puertas:

Es necesario incorporar un pre-aviso visual de cierre de las puertas que funcione simultáneamente con el pre-aviso acústico.

Ascensores:

Los ascensores se deberían de dotar de feed back acústico y visual en todos sus botones y mandos.

Contraste de color:

Se comenta el contraste de color entre en texto y el fondo de los rótulos de información. El contraste cromático debería de ser mejor. Proponemos que la letra tendría que ser de otro color como por ejemplo negro, todo que no se descartan otras posibilidades que mejoren el problema.

Localización de puertas:

Es necesario garantizar un sistema que facilite a las personas deficientes visuales la localización de las puertas, y otra que facilite su obertura.

Barreras tarifarias:

Los torniquetes de entrada y las puertas de salida deberían de ser suficientemente amplias o disponer de un diseño que permita el paso a las personas que se desplacen en silla de ruedas,

señoras embarazadas, carritos de bebé, carros de la compra, personas cargadas de paquetes o maletas, etc., no deberían entrar y salir siempre por taquilla.

TRANSPORTE PRIVADO

Acceso de vehículos a zonas de itinerario mixto:

Se propone que se ha de permitir el acceso de los vehículos que transportan personas con disminución visual o física a zonas de itinerario mixto, pensando en su dificultad de aproximación hasta determinados edificios.

Marquesinas:

Será necesario vigilar que todas las marquesinas sean uniformes e idénticas, sea cual sea el término municipal en que se encuentren. Esta uniformidad no solamente es de tipo estético sino que evitará la desorientación de determinados colectivos.

RECOMENDACIONES GENERALES

Canceladores de títulos de transporte:

Se recuerdan dos aspectos genéricos sobre canceladores:

Los canceladores de billetes, han de llevar un feed back acústico y visual, que de la información de si el título se ha cancelado o si ha habido alguna incidencia.

También es necesario unificar criterios de canceladores de títulos de RENFE, porque en unas se cancela por la derecha y en otras por la izquierda.

Información a los colectivos:

Es muy importante informar a los colectivos de todas las señalizaciones existentes o que se vayan incorporando en la vía pública y que estén pensadas como ayuda a las personas con deficiencias visuales.

Por este motivo, se difundirá por la administración competente un documento explicativo o informativo, permanentemente actualizado, de cómo están dispuestos o de que sirven las diferentes ayudas técnicas dispuestas para personas con deficiencias visuales en los diferentes ámbitos. (por ejemplo pavimentos diferenciados en los vados y sus tipologías, pavimentos en ferrocarril, AVE, semáforos sonoros, puntos de parada del bus, etc.)

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE VI

SENSIBILIZACIÓN

- Necesidades y Objetivos.
- Propuestas.

NECESIDADES Y OBJETIVOS

1.- DIVULGACIÓN DE LA NORMATIVA.

- Colegios Profesionales.
- Instituciones y Asociaciones de personas con movilidad y/o comunicación reducida.
- Administradores de Fincas.
- Gremios de la construcción, información y transporte.

2.- CURSOS DE FORMACIÓN SOBRE LA NORMATIVA Y LA DISCAPACIDAD.

- Funcionarios.
- Colegios Profesionales.
- Universidades.
- Turismo.
- Escuelas: Trato apropiado a personas con necesidades especiales.

3.- CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN.

- Vídeos.
- Radio, TV, Prensa.
- Competiciones Deportivas.
- Eventos Culturales.
- Definición de la Discapacidad en los colegios.
- Definición locales comerciales (trípticos).

PROPUESTAS

Programa de Actividades Especificas para Discapacitados

- Temas Culturales
- Temas Deportivos y de Ocio
- Sensibilización de la Sociedad.
- Exposiciones de arte.
- Conciertos.
- Encuentros de expertos y asociaciones.
- Congresos Internacionales.
- Actividades Deportivas.

Variadas actividades ejecutadas directamente por discapacitados o que tratan sobre esta temática.

PROPUESTAS

Campañas de sensibilización.

- Edición de un decálogo repartido en los establecimientos de hostelería, comercio, centros de enseñanza y agencias de viajes.
 - Normas que explican con dibujos y pequeños croquis soluciones prácticas de accesibilidad.
 - Objetivo: sensibilizar antes de ofrecer subvenciones para la eliminación de barreras arquitectónicas.
 - Plan de calidad para los establecimientos comerciales, que pondría en manos de sus propietarios una auditoria y asesoría para mejorar sus instalaciones.
- Elaboración de guías sobre la accesibilidad de las ciudades y pueblos de Extremadura.
 - Zonas de la ciudad que son practicables para personas de movilidad y/o comunicación reducida.
 - Señalizar los puntos negros en los edificios públicos y de organismos oficiales, para su posterior eliminación.
 - Campaña de concienciación entre los responsables en materia de urbanismo y entre los profesionales de la construcción.
 - Cursos y Seminarios sobre accesibilidad.
 - Guías de turismo accesible.
- Creación del Instituto de Personas con Discapacidad en Extremadura.
 - Centro Pluridisciplinar de debate, recogida de información, recomendaciones, ayudas económicas, etc.
- Guías de actividades de las personas mayores y las personas con discapacidad en la Comunidad.
- Spots publicitarios: “Extremadura Accesible”
Campaña que promueve y fomenta actuaciones destinadas a aumentar la calidad de vida de sus ciudadanos, al suprimir las barreras arquitectónicas, en el urbanismo, edificación, medios de transporte y sistemas de comunicación, y la dotación de elevadores verticales o inclinados para superar desniveles, etc.
- * Spots publicitarios que descubran las capacidades de las personas con discapacidad (hombres y mujeres).
- * Reportajes y artículos en periódicos y revistas, dando una visión normalizadora de la accesibilidad y la discapacidad.
- * Realización de congresos sobre la problemática de la accesibilidad, y las mejoras a realizar en Extremadura.

- Posibles exposiciones alternativas de trabajos de arte y creatividad de personas con discapacidad.
- * Campañas de supresión de barreras arquitectónicas en las comunidades de vecinos:
 - En los accesos y espacios comunes, y también en el interior de viviendas; si el residente es mayor de 65 años o dispone de certificado de discapacidad.
 - Ayudas económicas.
- * Autobús accesible viajando por todas las poblaciones de la comunidad, explicando las ventajas de la accesibilidad para toda la población.
 - Carpas con exposiciones de deporte adaptado, viviendas accesibles, transporte preparado para PMR, actuaciones en la vía pública, etc.
 - Exposición de diversas ayudas técnicas para personas con dificultades motóricas, auditivas y visuales.
 - Juegos adaptados para niños con deficiencias.
 - Posibles conferencias involucrando a las autoridades locales, etc.
- * Premios final de carrera sobre Accesibilidad.
- * Campañas en los colegios de niños sobre discapacidad y accesibilidad.
- * Cursos de formación universitarios.
 - En todas las Carreras Universitarias se realizarán Jornadas, Cursos o incluso se impartirán asignaturas para que todos los futuros profesionales conozcan el mundo de la discapacidad, y las ventajas de la accesibilidad.
- * Cursos de formación de formadores.
 - Para técnicos de los Colegios Profesionales y de Visado de Proyectos, Funcionarios de las Administraciones que conceden las licencias de obras y de actividades, y profesionales liberales.
- * Cursos de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas para estudiantes y profesionales de arquitectura e ingeniería.
- * Cursos de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas para decoradores, interioristas, mobiliario.
- * Cursos de turismo accesible.
 - Agencias de Viajes.
 - Hoteles, Aparthoteles, Hospederías, Paradores.
 - Campings.
 - Albergues de juventud y Colonias.
 - Turismo Rural.
- * Cursos de deporte adaptado y accesibilidad.

- Hospitales.
 - Residencias.
 - Federaciones Deportivas.
 - Asociaciones de Personas con Discapacidad.
 - Asociaciones de Personas Mayores.
-
- * Las administraciones públicas de la comunidad autónoma de Extremadura, promoverán campañas educativas dirigidas a la población en general, y a los jóvenes en particular, con el fin de sensibilizar a toda la población en materia de accesibilidad y de integración social de las personas con discapacidad.
 - * Curso de Accesibilidad: Arquitectura y Gente Mayor.
 - * Creación de páginas web accesibles con contenidos en materia de accesibilidad actualizados periódicamente.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE EXTREMADURA

PARTE VII

**PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL DE ACCESIBILIDAD EN EXTREMADURA
(P.E.R.A.E.).**

PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL DE ACCESIBILIDAD EN EXTREMADURA
(P.E.R.A.E.).

Con el objeto de concretar las acciones del Plan Director se procederá a la realización de un Plan Estratégico cuya estructura y contenido se ajustará a los siguientes puntos:

- 1.- CRITERIOS DE PARTIDA.
 - 1.1.-CONTENIDO Y ESTRUCTURA.
 - 1.2.-METODOLOGÍA.
 - 1.3.-CONCEPTOS BÁSICOS.
 - 1.4.-MARCO NORMATIVO DE APLICACIÓN.
 - 1.5.-OBJETIVOS Y METAS.
 - 1.6.-HORIZONTE TEMPORAL.

- 2.- DIAGNÓSTICO.
 - 2.1.-ESTRUCTURA TERRITORIAL.
 - 2.2.-ANÁLISIS POBLACIONAL.
 - 2.3.-ACTUACIONES REALIZADAS.
 - 2.4.-ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.
 - 2.5.-CONCLUSIONES.

- 3.- ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES.
 - 3.1.-GENERALIDADES.
 - 3.2.-URBANISMO.
 - 3.3.-EDIFICACIÓN.
 - 3.4.-TRANSPORTE.
 - 3.5.-COMUNICACIÓN.

- 4.- APLICACIÓN DEL P.E.R.A.E.
 - 4.1.-ORGANIZACIÓN FUNCIONAL.
 - 4.2.-CONTROL.
 - 4.3.-PROGRAMACIÓN.
 - 4.4.-DIFUSIÓN.
 - 4.5.-FORMACIÓN.
 - 4.6.-FINANCIACIÓN.

- 5.- CONSIDERACIONES FINALES.

- 6.- ANEXOS DOCUMENTALES AL P.E.R.A.E.
 - 6.1.-CONCEPTUALES Y METODOLÓGICOS.
 - 6.2.-NORMATIVOS.
 - 6.3.-FORMATIVOS Y DE CONCIENCIACIÓN.

1.- CRITERIOS DE PARTIDA.

1.1.- CONTENIDO Y ESTRUCTURA.

Contendrá la exposición breve y concisa de los contenidos del P.E.R.A.E., haciendo expresa mención a su finalidad de desarrollar y concretar lo dispuesto por el Plan Director de Accesibilidad de la Comunidad Autónoma de Extremadura. También especificará de forma sucinta la estructura del documento.

1.2.- METODOLOGÍA.

Breve exposición conceptual de los pasos seguidos para la elaboración y redacción del P.E.R.A.E.

1.3.- CONCEPTOS BÁSICOS.

Contendrá a modo de diccionario los términos básicos utilizados en el documento, tales como la definición de Accesibilidad, diseño universal, espacio accesible y similares de forma que no puedan surgir ambigüedades o indefiniciones en la interpretación del documento.

Como anexo documental se incorporará un diccionario de términos de accesibilidad, con la amplitud necesaria para poder ser utilizado incluso al margen del P.E.R.A.E.

1.4.- MARCO NORMATIVO DE APLICACIÓN.

Desarrollado en niveles de forma que proporcione una perspectiva general de la situación de toda la normativa en materia de accesibilidad a partir de la cual surge el P.E.R.A.E. y de aquella con la que ha de coexistir. Los niveles serán los siguientes:

- Internacional.
- Unión Europea.
- Nacional.
- Autonómico.
- Local.

Como anexo documental se incorporará la normativa reflejada en este apartado, con la amplitud necesaria para poder ser utilizado incluso al margen del P.E.R.A.E. El mismo deberá redactarse de forma que pueda ser remitido a los diferentes organismos, tales como instituciones locales, colegios profesionales, universidades, etc, de forma que pueda utilizarse como documento de divulgación y publicarse de forma independiente.

1.5.- OBJETIVOS Y METAS.

Debe ser el motor difusor de las medidas encaminadas a erradicar las barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación, coordinando y agrupando el conjunto de esfuerzos financieros necesarios. En este sentido reflejará el papel de la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura como salvaguarda de los derechos de los ciudadanos en materia de accesibilidad.

Los objetivos y metas deberán reflejarse de forma general para, posteriormente y en base a ellos, establecer en el mismo documento un capítulo encaminado a establecer las estrategias y actuaciones concretas para alcanzarlos, todo ello acompañado de los gráficos y diagramas precisos para apoyar visualmente el texto.

1.6.-HORIZONTE TEMPORAL.

Se debe establecer un límite temporal para la consecución de los objetivos propuestos de ocho (8) años, dividido a su vez en dos períodos, cada uno de ellos dotado de su correspondiente calendario, de forma que el término del primero se disponga en concordancia con los plazos determinados por el Decreto 8/2003, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción de la Accesibilidad en Extremadura, procediendo a la revisión del P.E.R.A.E. para introducir en él las modificaciones necesarias para corregir desviaciones y ajustar su contenido a la situación concreta de la región. Se trata pues de un documento vivo que, estando dotado de la financiación necesaria, permita dirigir las actuaciones propuestas adecuándolas a las necesidades concretas en cada uno de sus ámbitos de actuación.

2.- DIAGNÓSTICO.

Este apartado recogerá la información necesaria para plasmar de forma práctica la realidad de la situación actual de la región en materia de Accesibilidad. En su realización, además de un extenso y detallado chequeo de las distintas poblaciones y organismos, y de la realización de encuestas, se deberá recabar la participación de las distintas administraciones, asociaciones, colegios profesionales y cualquier otra entidad cuya participación en esta fase del proceso pueda aportar datos de utilidad, involucrando en el proceso a los distintos agentes.

2.1.- ESTRUCTURA TERRITORIAL.

Fundamental para el conocimiento de las necesidades de la región es conocer sus poblaciones, agrupándolas en distintos niveles en función de sus características, con el objeto de crear grupos homogéneos con una problemática similar y que puedan ser abordados de forma conjunta. En esta fase resulta importante la participación de la Consejería de Fomento, utilizándose además de la documentación por ella aportada la obtenida de publicaciones actualizadas al efecto de no duplicar trabajos ya realizados por otras entidades.

Toda la información deberá ir apoyada visualmente de los gráficos y la cartografía necesaria, y completada con los listados pertinentes.

2.2.- ANÁLISIS POBLACIONAL.

Siguiendo los criterios ya establecidos se procederá a solicitar a las Consejerías competentes, organismos estadísticos y asociaciones todos aquellos estudios y trabajos vinculados.

Se prestará especial interés a cuantificación y distribución de la población directamente involucrada sin olvidar que uno de los pilares básicos de la accesibilidad es que implica directa e indirectamente a la totalidad de los ciudadanos. Por tanto los listados deberán recoger distintas clasificaciones en función de las características más representativas de cada grupo de población.

Nuevamente se ha de acompañar este apartado con listados, cartografía y gráficos al objeto de facilitar la exposición de los datos.

2.3.- ACTUACIONES YA REALIZADAS.

Este apartado recogerá las actuaciones realizadas en los distintos municipios en materia de accesibilidad, llevando a cabo el muestreo mediante encuestas de accesibilidad dirigidas a los ayuntamientos de los distintos municipios.

Del mismo modo se remitirá encuestas similares, esta vez de accesibilidad de los edificios, cuyo modelo debe ser fijado por el P.E.R.A.E., a las distintas Consejerías de la Junta de Extremadura, a las asociaciones y organizaciones relacionadas.

Toda la información obtenida habrá de organizarse en una base de datos informatizada actualizable que permita la evaluación de los gastos realizados, los resultados obtenidos y facilite una visión general de las actuaciones realizadas.

2.4.- ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Del estudio y análisis de la información obtenida en los tres apartados anteriores deberá obtenerse una panorámica de los aciertos y errores de las distintas actuaciones en materia de accesibilidad para poder establecer los sistemas encaminados a corregirlos. Igualmente proporcionará los criterios para decidir en qué dirección deben encaminarse las propuestas al objeto de aprovechar las posibilidades de la coyuntura actual y evitar la pérdida de oportunidades.

2.5.- CONCLUSIONES.

Derivadas directamente del apartado anterior, delimitarán la forma, planificación en el tiempo y el alcance de las actuaciones a proponer por el P.E.R.A.E. Debe recabarse en la elaboración de este apartado la colaboración de todos los agentes implicados, circulando su contenido y llegando a un consenso sobre las modificaciones propuestas por los distintos colectivos antes de proceder a su aprobación definitiva.

3.- ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES.

En este apartado se plasmarán, derivadas de las conclusiones alcanzadas con anterioridad, las estrategias a seguir, así como las actuaciones concretas que las desarrollan.

Su alcance se extiende a la totalidad del ámbito territorial de la región, si bien el tiempo en que se abordan podrá diferir de unas zonas a otras en función de sus características concretas.

La creación y exposición de este apartado seguirá los criterios generales, es decir, contará con la participación de los distintos colectivos implicados y contendrá los gráficos, esquemas y diagramas necesarios para su correcta interpretación.

3.1.- GENERALES.

Resulta evidente que este apartado marcará unos principios que deberán englobar estrategias genéricas como las siguientes:

- Difusión del P.E.R.A.E.
- Inicio de políticas de educación y sensibilización.
- Promoción de la accesibilidad como medio para lograr una mayor igualdad social.
- Reactivación y racionalización del conjunto normativo.
- Establecimiento de sistemas de seguimiento y evaluación.
- Las que se desprendan de las conclusiones alcanzadas.

Los objetivos marcados en estas estrategias se alcanzarán estableciendo actuaciones en los distintos ámbitos. Se citan, a modo de ejemplo, las siguientes:

- Elaboración de guías de accesibilidad.
- Organización de cursos de educación y formación en accesibilidad.
- Aumento de la coordinación entre administraciones.
- Impulso de la consulta a través de la web de las distintas Consejerías.

3.2.- URBANISMO.

Las Estrategias en materia de Urbanismo se orientarán en tres (3) niveles:

- Planificación territorial supramunicipal.
- Planeamiento urbanístico.
- Planeamiento de desarrollo.

De forma simultánea se propondrán estrategias en los ámbitos del turismo sostenible y en los espacios protegidos, desarrollando estas estrategias mediante Planes Especiales de Accesibilidad.

Las estrategias serán desarrolladas mediante actuaciones concretas. A título orientativo se proponen las siguientes:

- Elaboración de Planes de Accesibilidad Municipal.
- Inclusión en la supervisión del planeamiento urbanístico de informe vinculante para su aprobación en materia de accesibilidad.

- Financiación de intervenciones significativas.
- Creación, con la colaboración de los colegios profesionales, de Fichas de evaluación de la Accesibilidad, en el ámbito de la urbanización.

3.3- EDIFICACIÓN.

Las estrategias propuestas se dirigirán en dos direcciones, por una parte a la edificación existente, y por otra a la edificación de nueva construcción, con la obvia separación entre edificación pública y privada. Éstas a su vez se clasificarán conforme a la siguiente relación no excluyente:

- Administrativo.
- Sanitario – Asistencial.
- Servicios sociales.
- Docente.
- Comercial.
- Cultural.
- Deportivo.
- Residencial.

Siguiendo con el criterio general se materializarán las estrategias a través de actuaciones. Se proponen a modo de ejemplo las siguientes:

- Control específico en materia de accesibilidad en el visado colegial y licencia municipal.
- Creación, con la colaboración de los colegios profesionales, de Fichas de evaluación de la Accesibilidad, en el ámbito de la edificación.
- Puesta en marcha de programas pilotos que permitan testar las pautas adoptadas.
- Financiación de intervenciones significativas.

3.4.- TRANSPORTE.

Las líneas de desarrollo de estrategias en este ámbito se dirigirán de forma diferenciada al material móvil y a instalaciones fijas.

Se procederá a la clasificación y evaluación del apartado instalaciones en función de su grado y/o uso, de forma que se contemple desde la instalación y remodelación del parque de marquesinas de autobuses a grandes actuaciones como pueden ser las estaciones de trenes y/o aeropuertos.

Las actuaciones concretas propuestas con carácter indicativo son las siguientes:

- Evaluación del parque móvil de autobuses y su renovación progresiva estableciendo plazos para ello.
- Impulso del eurotaxi.
- Puesta en marcha de programas pilotos que permitan testar las pautas adoptadas.
- Financiación de intervenciones significativas.

3.5.- COMUNICACIÓN.

Este apartado se encuentra indisolublemente asociado a los anteriores, por lo que en la elaboración de las estrategias se tendrá presente en todo momento lo previsto en ellos.

Su principio fundamental será el de lograr una comunicación sensorial para todos, de modo que los avances obtenidos en su aplicación redunden en beneficio de todos los colectivos, no sólo en los de discapacitados, sin olvidar que siguen siendo el objetivo principal de éstas.

Las actuaciones propuestas de forma indicativa son las siguientes:

- Potenciación de los sistemas de comunicación en que se simultanean los dispositivos visuales y auditivos.
- Potenciación del servicio de intérprete de Lengua española de signos.
- Adecuación en lo concerniente a la accesibilidad tanto en la forma como en los contenidos de las páginas web de las distintas administraciones.
- Creación y difusión entre los ayuntamientos de los distintos municipios de pautas orientativas para la señalización de viales e instalaciones.
- Puesta en marcha de programas pilotos que permitan testar las pautas adoptadas.
- Financiación de intervenciones significativas.

4.- APLICACIÓN DEL P.E.R.A.E.

4.1.- ORGANIZACIÓN FUNCIONAL.

El modelo propuesto debe responder a una estructura en la que la Consejería de Fomento, a través de su Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Ordenación del Territorio, sirva de nexo para la dirección y coordinación de las acciones tanto de los agentes implicados (las distintas Consejerías, Diputaciones, Municipios y Mancomunidades de municipios, IMSERSO y Consejo para la promoción de la Accesibilidad en Extremadura), como de los agentes consultivos (Colegios Profesionales, Cámaras de Comercio, Organizaciones Empresariales, Universidades, Real Patronato sobre Discapacidad, CEAPAT) y las asociaciones (de Discapacitados, Vecinales, Sindicatos) así como de la Oficina del P.E.R.A.E. que será creada dentro de la citada Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Ordenación del Territorio para la supervisión del cumplimiento del presente P.E.R.A.E.

Se propone la participación de las oficinas comarcales o locales de la Junta de Extremadura en apoyo de dicha Oficina.

4.2.- CONTROL.

Bajo la supervisión periódica, al menos anual a los efectos recogidos en el artículo 53 de la Ley 8/1997 de 18 de junio, de promoción de la accesibilidad en Extremadura, del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad, la Oficina de la P.E.R.A.E. será la encargada de asumir el seguimiento y vigilancia del Plan, apoyada por las Oficinas Comarcales, conforme a un Programa de Seguimiento y vigilancia que se elaborará a tal objeto.

Entre las tareas a desarrollar por la Oficina de la P.E.R.A.E. se citan a modo orientativo las siguientes:

- Creación de procedimientos orientados a garantizar la calidad de las actuaciones propuestas.
- Convocatoria de sesiones informativas a los agentes.
- Reactivación del cumplimiento y perfeccionamiento de la normativa vigente, con la realización de propuestas concretas.
- Incorporación de criterios de accesibilidad en los contratos y licitaciones de la Administración Autónoma.
- Incorporación de criterios de accesibilidad al diseño, instalación y creación de espacios, edificaciones y resto de actuaciones.

4.3.- PROGRAMACIÓN.

La programación se ha de desarrollar en un período de ocho años, dividido en dos tramos según lo indicado en el apartado 1.6., al objeto de proceder tras el primero a la revisión del P.E.R.A.E. para la introducción de modificaciones que permitan corregir desviaciones en la consecución de objetivos. Su inicio se prevé en el año 2005.

Una vez establecidas las actuaciones a realizar y los agentes intervinientes se procederá a la planificación temporal mediante cuadro genérico en que se recojan las acciones, su secuencia o coincidencia en el tiempo, campos de actuación, las entidades (agentes) que las desarrollan, y el tipo de actuación, teniendo por tanto una visión

panorámica del desarrollo temporal y las interacciones. Este cuadro genérico se desglosará en otros específicos por agentes, actuaciones y campos para establecer los programas específicos de actuación.

4.4.- DIFUSIÓN.

Las labores de difusión se llevarán a cabo ampliando y desarrollando la siguiente relación:

- Campañas informativas en los medios de comunicación.
- Fomento de las labores de voluntariado.
- Exposiciones, tanto itinerantes como fijas, de carácter periódico.

4.5.- FORMACIÓN.

Se desarrollarán programas de formación, comenzando por los agentes implicados, con especial atención a los técnicos, y continuando por otros sectores.

Con objeto de evitar en lo posible las medidas coercitivas y sancionadoras contempladas por la normativa vigente se debe aprovechar este apartado para la concienciación y estimulación al cumplimiento de la misma por parte de todos los ciudadanos. En este sentido se propone la elaboración y difusión de una Guía de Autoevaluación en Edificios de Pública Concurrencia, difusión que se hará de forma gratuita.

4.6.- FINANCIACIÓN.

Será la Consejería de Fomento la que determine, en el ámbito de sus competencias y conforme a la normativa vigente, la designación de los fondos necesarios para la redacción, puesta en funcionamiento y aplicación del P.E.R.A.E., tal y como establece el artículo 39 de la Ley 8/1997 de 18 de junio, de promoción de la Accesibilidad en Extremadura.

La Oficina del P.E.R.A.E. asumirá la función de búsqueda y consecución de líneas de financiación tales como:

- Programas del Fondo de Desarrollo Europeo (FEDER).
- Concierdos con la Administración Central a través del IMSERSO.
- Otros agentes estatales que, en virtud del Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2010 realicen inversiones en accesibilidad en el ámbito de sus competencias, en ámbitos tales como administraciones públicas, fomento, educación, cultura, deporte, ciencia, tecnología, sanidad, consumo, economía o medio ambiente.
- Corporaciones locales (inversión sobre las actuaciones).
- Fundación ONCE.
- Convenios o patrocinios de entidades privadas.

5.- CONSIDERACIONES FINALES.

El P.E.R.A.E. deberá cerrarse con un capítulo de declaración de intenciones orientado a recopilar los aspectos más importantes desarrollados, junto con la reafirmación de la apuesta por parte de la Administración de acometer las estrategias y actuaciones señaladas en sus páginas en aras de una mejora de la Accesibilidad en Extremadura.

6.- ANEXOS DOCUMENTALES AL P.E.R.A.E.

6.1.- CONCEPTUALES Y METODOLÓGICOS.

- Diccionario de la Accesibilidad.
- Plan Nacional de Accesibilidad.
- Encuestas de Accesibilidad Municipal, Consejerías y Asociaciones.
- Fichas de Evaluación de la Accesibilidad en la edificación, urbanismo, transporte y comunicación.

6.2.- NORMATIVOS.

Internacional.

- Naciones Unidas.
- Organización Internacional del Trabajo.

Unión Europea.

- Consejo de Europa.
- Comunidades Europeas.

Estatal.

- Constitución Española.
- Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los minusválidos.
- Real Decreto 556/1989, de 19 de mayo, de medidas mínimas de accesibilidad en los edificios.
- Ley 51/2003, de 2 de noviembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Autonómica.

- Estatuto de Autonomía de Extremadura. Transferencia de competencias.
- Ley 8/1997, de 18 de junio, de Promoción de la Accesibilidad en Extremadura.
- Ley 6/2002, de 27 de junio, de Medidas de Apoyo en Materia de Autopromoción de Viviendas, Accesibilidad y Suelo. Comunidad Autónoma de Extremadura.
- Decreto 8/2003, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de promoción de la Accesibilidad en Extremadura.

6.3.- FORMATIVOS Y DE CONCIENCIACIÓN.

- Guía de autoevaluación de la Accesibilidad en edificios de pública concurrencia.
- Folletos informativos del P.E.R.A.E.

PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA

ANEXOS

- Accesibilidad Desapercibida.
- Declaración de Madrid.
- Declaración de la Comunidad Europea
- Declaración Final del Seminario de la Unión Internacional de Arquitectos (U.I.A), en Barcelona. 1996.
- Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la ciudad.
- Resolución del Consejo de Europa sobre nuevas Tecnologías y Discapacidad.
- El Símbolo Internacional de Accesibilidad.
- Seminario sobre Diseño para Todos.
- Movilidad y Barreras Arquitectónicas

ACCESIBILIDAD DESAPERCIBIDA

ACCESIBILIDAD DESAPERIBIDA

“Promocionar la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas, no es solamente una necesidad para las personas discapacitadas sino una ventaja para todos los ciudadanos”

El siglo XX fue el de la gran explosión urbana, y este nuevo siglo XXI será el de la consolidación del hombre como ser humano, independientemente de su sexo, raza, edad y/o discapacidad.

En el año 2015 se estima que un 50% de la población del mundo vivirá en ciudades, en consecuencia deberán dotarse de los recursos necesarios para facilitar la participación de todos sus habitantes.

Así mismo, la duración media de vida de la sociedad actual, va aumentando gracias a los avances médicos y tecnológicos, y el colectivo de ciudadanos que padece problemas de movilidad reducida, temporal o definitivamente, es cada vez mas numeroso; estableciéndose actualmente una cifra cercana al 30% de la población, si en ella incluimos, el envejecer, el sufrir accidentes temporales, el tener niños, el padecer algún tipo de discapacidad, etc. Por todo ello, nos encontramos en que las acciones tendientes a mejorar la accesibilidad y evitar o suprimir las barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación, facilitaran una mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos, a la vez que la integración en el tejido social de determinados colectivos, para los que estas intervenciones son absolutamente necesarias para poder realizar una vida totalmente autónoma e independiente, o con la mínima ayuda de otra persona.

El objetivo del concepto **accesibilidad desapercibida** es simplificar la vida de todos, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno sean mas útiles para un mayor numero de personas, con un coste adicional bajo o nulo, y un diseño habitual y normalizado.

El concepto de la **accesibilidad desapercibida** se dirige a personas de todas las edades, tallas y capacidades, y con frecuencia basta con introducir algunos pequeños cambios para hacer que un producto resulte mucho mas flexible y utilizable por un mayor numero de personas.

Pocos productos podrán responder a todas las necesidades, pero se puede hacer mucho con muy poco dinero, para hacer que sean lo suficientemente flexibles para satisfacer las demandas de la mayoría de las personas mayores y de las personas con discapacidades, asumiéndolos como clientes y usuarios.

Se estima que en Europa hay aproximadamente 100 millones de personas mayores y 50 millones de personas con discapacidad, y si tenemos suerte pasaremos a formar parte de este colectivo, porque habremos llegado a la tercera edad; por eso no debemos estar diseñando para los demás, sino para nosotros mismos y nuestro futuro.

Para que estas medidas y detalles los puedan asumir todos los profesionales involucrados en el campo de la construcción y el diseño del entorno, será absolutamente necesario que se dominen las prescripciones a que nos obligan las diferentes normativas existentes en nuestro país sobre la promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas, entendiendo como se mueve una persona en silla de ruedas, una persona que camina con bastones o incluso con un caminador, como se desenvuelve una persona ciega o como reacciona y se comunica una persona sorda; para conseguir con ello detalles muy importantes para ellos pero que pasaran desapercibidos para el resto de los usuarios al estar bien diseñados, mejorando el confort de los servicios ofrecidos al público.

Al dominar estos detalles en los espacios, itinerarios, recorridos, diferentes elementos, escaleras, rampas, ascensores, servicios higiénicos, dormitorios, vestuarios, mobiliario, etc., dispondrán de un diseño normal y no se verán “especiales”, por lo que todo el mundo los utilizará, de manera habitual, incluidas las personas con graves discapacidades; sin que en la mayoría de situaciones su coste sea mas elevado ni su espacio superior al habitual.

El éxito comercial del producto diseñado con estas premisas esta asegurado, porque sus características pasaran desapercibidas para la mayoría de usuarios, pero aquellos que las necesitan las encontraran con facilidad, y desecharan rápidamente aquellos productos que no las contemplan.

Un reciente e innovador estudio llevado a cabo en España, con subvención del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, demuestra que los ciudadanos consideran la accesibilidad como un criterio de calidad, estando dispuestos a pagar hasta un 12% mas por una vivienda por ejemplo accesible, frente a una sin estas ventajas.

Actualmente, en todas las comunidades autónomas de nuestro país existe normativa de obligado cumplimiento, que se aplicara en actuaciones de obra nueva, rehabilitación, reformas y/o ampliaciones, cambios de uso, etc.; tanto a nivel urbanístico, como edificatorio, en los sistemas de transporte y en los sistemas de comunicación.

Por ejemplo, cuando los técnicos involucrados en el diseño, proyectamos **instalaciones deportivas** hemos de pensar que durante una franja horaria diaria muy importante, sus usuarios serán niños en horario escolar, y también personas mayores que pueden realizar gimnasia de mantenimiento o de rehabilitación, mientras que el resto de usuarios al tener un horario laboral, solamente podrán disfrutar de las instalaciones en una franja horaria muy concreta.

En los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Barcelona, se incorporaron estos conceptos, tanto en los proyectos como en las diversas direcciones de obra de las instalaciones deportivas, sedes de las competiciones y los entrenamientos.

Actualmente toda la ciudadanía las disfruta, de manera normalizada y desapercibida para muchos de ellos.

Los socios de RCD Español asisten a los partidos de su club en EL ESTADIO OLÍMPICO, entrando indistintamente por diferentes entradas, donde la 2 y la 8 son también para personas con graves discapacidades; y están señalizadas convenientemente con el símbolo homologado de accesibilidad.

El publico que asiste a los diversos eventos en el PALAU SANT JORDI, accede a las graderías por entradas a pie plano y en sus servicios higiénicos existen cabinas de WC aptas también para personas con graves discapacidades, incluidas dentro de los propios servicios higiénicos de hombres y de mujeres, y sin realizar ningún diseño “especial” de cabina de WC adaptada, ni situadas en otro emplazamiento.

Las PISCINAS PICORNELL disponen de un ascensor de grandes dimensiones, que comunica todas sus plantas, y facilita el acceso a los vestuarios, que también disponen de cabinas adaptadas, que utilizan todos sus usuarios de manera habitual. El acceso a las gradas es por rampas de suave pendiente, y recientemente se han ofrecido al publico servicios de jacuzzi, saunas de vapor, etc., cuyo acceso es apto para todos de manera normal y desapercibida, pudiendo disfrutar de ellas con total comodidad.

Las mesas si disponen de 70 cm. útiles por debajo del plano de trabajo, son normales y aptas también para personas en silla de ruedas, etc.,.

DISEÑO PARA TODOS

Con frecuencia si un diseño es bueno para las personas mayores y personas con discapacidades, es bueno para cualquier persona. Adaptaciones simples y flexibles permiten que el mismo producto, itinerario, espacio, elemento o servicio sea utilizado por mayor numero de personas rentabilizando por tanto su posible coste.

Incorporando estas características en nuestros equipamientos, aumentaremos nuestras cuotas de mercado, las actuaciones no serán caras al incorporar su accesibilidad de manera desapercibida, y tener un uso masivo por parte de todos los usuarios, y además adoptaremos medidas acordes a la actual legislación no discriminatoria.

Sin embargo, mientras estos conceptos no se estudien de manera normalizada en los diferentes estudios de carreras universitarias relacionadas con el diseño de nuestro entorno, será necesario establecer colaboraciones con empresas especializadas y profesionales expertos en el diseño universal, para asegurar que el producto final realmente cumpla todas las prescripciones necesarias para todos, incluso si tienen graves discapacidades.

LA DECLARACIÓN DE MADRID

**“NO DISCRIMINACIÓN MÁS ACCIÓN POSITIVA ES IGUAL
A INTEGRACIÓN SOCIAL”**

LA DECLARACIÓN DE MADRID

“NO DISCRIMINACIÓN MÁS ACCIÓN POSITIVA ES IGUAL A INTEGRACIÓN SOCIAL”

Nosotros, los más de 600 participantes en el Congreso Europeo sobre discapacidad, reunidos en Madrid, damos calurosamente la bienvenida a la proclamación del año 2003 como el Año Europeo de las Personas con Discapacidad, acontecimiento que debe ampliar la toma de conciencia sobre los derechos de más de 50 millones de europeos con discapacidad.

Nosotros plasmamos en esta Declaración nuestra visión con el objeto de proporcionar un marco conceptual de acción durante el Año Europeo en el ámbito de la Unión Europea, a escala nacional, regional y local.

PREÁMBULO

1. LA DISCAPACIDAD ES UNA CUESTIÓN DE DERECHOS HUMANOS

Las personas con discapacidad son titulares de los mismos derechos fundamentales que el resto de los ciudadanos. El primer artículo de la Declaración Universal de los Derechos Humanos declara: “Todos los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos.” A fin de alcanzar esta meta, todas las comunidades deben celebrar la diversidad en el seno de sí mismas, y deben asegurar que las personas con discapacidad puedan disfrutar del conjunto de todos los derechos humanos: civiles, políticos, sociales, económicos y culturales reconocidos por las distintas Convenciones internacionales, el Tratado de la Unión Europea y en las constituciones nacionales.

2. LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DESEAN LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y NO LA CARIDAD

La Unión Europea, al igual que otras muchas otras regiones del mundo, ha recorrido un largo camino durante las últimas décadas desde una concepción paternalista sobre las personas con discapacidad hacia otra que les faculta a decidir sobre sus propias vidas. Los viejos enfoques basados en gran medida en la compasión y en la indefensión se consideran inaceptables. La acción está girando desde el énfasis en la rehabilitación del individuo para que encaje en la sociedad hacia una concepción global que aboga por la modificación de la sociedad para incluir y acomodar las necesidades de todos los ciudadanos, incluidas las personas con discapacidad. Las personas con discapacidad reclaman la igualdad de oportunidades y de acceso a los recursos sociales, como, por ejemplo, el trabajo, una educación integradora, el acceso a las nuevas tecnologías, los servicios sociales y sanitarios, el deporte y actividades de ocio, y a productos, bienes y servicios de consumo.

3. LAS BARRERAS SOCIALES LLEVAN A LA DISCRIMINACIÓN Y A LA EXCLUSIÓN SOCIAL

La forma en la que a menudo están organizadas nuestras sociedades lleva a que las personas con discapacidad no sean capaces de ejercer plenamente sus derechos fundamentales y sean excluidas socialmente. Los datos estadísticos disponibles

muestran que las personas con discapacidad sufren niveles inaceptablemente bajos de educación y empleo. Gran número de personas con discapacidad se encuentran viviendo en situaciones reales de pobreza en comparación con los ciudadanos no discapacitados.

4. PERSONAS CON DISCAPACIDAD: LOS CIUDADANOS INVISIBLES

La discriminación contra las personas con discapacidad puede producirse en ocasiones a causa de los prejuicios de la sociedad hacia ellas, pero más a menudo viene causada por el hecho de que las personas con discapacidad han sido largamente olvidadas y ignoradas, y esto se manifiesta en la creación y refuerzo de barreras ambientales y de actitud social que impiden a las personas con discapacidad tomar parte activa en la sociedad.

5. LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FORMAN UN GRUPO DIVERSO

Como en todos los ámbitos de la sociedad, las personas con discapacidad forman un grupo muy variado de personas. Únicamente funcionarán aquellas políticas que respeten esta diversidad. En particular, son personas con necesidades complejas de dependencia y sus familias las que requieren de acciones particulares por parte de las sociedades, ya que a menudo son los más olvidados entre las personas con discapacidad. De igual forma, las mujeres con discapacidad, así como las personas con discapacidad pertenecientes a minorías étnicas, se enfrentan a menudo con múltiples discriminaciones, resultantes de la interacción de la discriminación causada por su discapacidad y de la discriminación resultante de su género u origen étnico. Asimismo, para las personas sordas es fundamental el reconocimiento de la lengua de signos.

6. NO DISCRIMINACIÓN + ACCIÓN POSITIVA = INTEGRACIÓN SOCIAL

La Carta Europea de Derechos Fundamentales, recientemente adoptada, reconoce que para lograr la igualdad para las personas con discapacidad, el derecho a no ser discriminado debe ser complementado con el derecho a beneficiarse de medidas diseñadas para garantizar su independencia, integración y participación en la vida social. Esta síntesis ha sido el principio rector del Congreso de Madrid que ha reunido a más de 600 participantes en marzo de 2002.

NUESTRA VISIÓN

1. Nuestra visión puede describirse de forma más apropiada, descrita en contraste con la antigua visión, que busca reemplazar:

- a) *Abandonar la concepción de las personas con discapacidad como sujetos de caridad... y tomar conciencia de las personas con discapacidad como sujetos titulares de derechos*
- b) *Abandonar la concepción de las personas con discapacidad como pacientes... y tomar conciencia de las personas con discapacidad como ciudadanos independientes y consumidores.*
- c) *Abandonar la concepción que otorga a los profesionales el papel de tomar decisiones en nombre de las personas con discapacidad ... y tomar conciencia de la capacidad de las personas con discapacidad y sus organizaciones para tomar las decisiones y asumir las responsabilidades sobre los temas que les conciernen*
- d) *Abandonar la concepción de un enfoque sobre los déficits individuales... y tomar conciencia de la eliminación de barreras, la revisión de normas sociales, políticas, culturas y la promoción de un entorno accesible y de apoyo*

- e) *Abandonar la concepción de etiquetar a las personas como dependientes, no empleables... y tomar conciencia de la necesidad de poner el énfasis en la capacidad y la provisión de medidas activas de apoyo*
- f) *Abandonar la concepción de diseñar los procedimientos económicos y sociales para unos pocos... y tomar conciencia de un mundo flexible diseñado para todas las personas.*
- g) *Abandonar la concepción de una segregación innecesaria en la educación, el empleo y otras esferas de la vida... y tomar conciencia de la integración de las personas con discapacidad dentro de la corriente mayoritaria*
- h) *Abandonar la concepción de la política de discapacidad como un asunto que afecta a ministerios específicos solamente... y tomar conciencia de su inclusión como una responsabilidad colectiva de todo el gobierno.*

2. SOCIEDAD INTEGRADORA PARA TODOS

Al poner en práctica esta visión, se beneficiará no sólo a las personas con discapacidad, sino también a la sociedad en su conjunto. Una sociedad que excluye a varios de sus miembros o grupos es una sociedad empobrecida. Las acciones para mejorar las condiciones de las personas con discapacidad llevarán al diseño de un mundo flexible para todos. *"Lo que se realice hoy en nombre de la discapacidad, tendrá un significado para todos en el mundo del mañana."*

Nosotros, los participantes en el Congreso Europeo sobre discapacidad reunidos en Madrid, compartimos este enfoque y pedimos a todas las partes que consideren el Año Europeo de las Personas con Discapacidad en 2003 como el comienzo de un proceso que lleve a la realidad esta visión. 50 millones de personas discapacitadas europeas esperan de nosotros la puesta en marcha del proceso para hacer que esto ocurra.

NUESTRO PROGRAMA PARA LOGRAR ESTA VISIÓN

1. MEDIDAS LEGALES

Debe promulgarse con celeridad una legislación antidiscriminatoria dirigida a eliminar las barreras existentes y evitar el establecimiento de otras nuevas que las personas con discapacidad pueden encontrar en la educación, en el empleo y el acceso a los bienes y servicios. Estas barreras impiden lograr a estas personas su plena participación social y su independencia. La cláusula de no discriminación del Artículo 13 del Tratado de CE permite su desarrollo a escala comunitaria, contribuyendo así a una Europa realmente libre de barreras para las personas con discapacidad.

2. CAMBIO DE ACTITUDES

La legislación antidiscriminatoria ha demostrado su eficacia en un cambio de actitud hacia las personas con discapacidad. Sin embargo, la ley no resulta suficiente. Sin un compromiso en todos los ámbitos de la sociedad, incluyendo la activa participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones en el afianzamiento de sus propios derechos, la legislación carecerá de eficacia. La sensibilización pública es por consiguiente necesaria para apoyar medidas legislativas y para incrementar el entendimiento de las necesidades y derechos de personas con discapacidad en la sociedad y luchar contra los prejuicios y la estigmatización que todavía existe.

3. SERVICIOS QUE PROMUEVAN LA VIDA INDEPENDIENTE

Lograr la meta de la igualdad en el acceso y la participación requiere que los recursos deben ser canalizados de tal forma que se refuerce la capacidad de participación de la persona con discapacidad y su derecho a vivir de forma independiente.

Numerosas personas con discapacidad requieren de servicios de apoyo en sus vidas cotidianas. Estos servicios deben ser de calidad basados en las necesidades de las personas con discapacidad e integrados en la sociedad, evitando que sean una fuente de segregación.. Esta posición está de acuerdo con el modelo social europeo de solidaridad; un modelo que reconoce la responsabilidad colectiva solidaria hacia aquellos que requieren ayuda.

4. APOYO A LAS FAMILIAS

Las familias de las personas con discapacidad, en particular de los niños y niñas con discapacidad y de los discapacitados severos incapaces de representarse a sí mismos, representan un papel esencial en su educación e inclusión social. Por lo tanto, las autoridades públicas deben establecer medidas adecuadas a las necesidades de las familias, que permitan a éstas organizar el apoyo a las personas con discapacidad de la forma más integradora.

5. ATENCIÓN ESPECIAL A LAS MUJERES CON DISCAPACIDAD

El Año Europeo debe verse como una oportunidad para considerar la situación de la mujer con discapacidad desde una nueva perspectiva.

La exclusión social a la que se enfrenta la mujer con discapacidad no sólo está motivada por su discapacidad, sino que es preciso considerar también el elemento de género. La múltiple discriminación a que se enfrenta la mujer con discapacidad debe combatirse a través de la combinación de medidas transversales y de acción positiva propuestas en consulta con las mujeres con discapacidad.

6. LÍNEAS DE ACCIÓN DE LA DISCAPACIDAD

Las personas con discapacidad deben tener acceso a los servicios ordinarios de salud, educativos, profesionales y sociales, así como a todas las oportunidades disponibles para las personas no discapacitadas. Llevar a término una aproximación integradora de la discapacidad y de las personas con discapacidad requiere cambios en la práctica habitual en varios ámbitos. En primer lugar, es necesario asegurar que los servicios disponibles para las personas con discapacidad estén coordinados en los diferentes sectores. Las diversas necesidades de accesibilidad de los diferentes grupos de personas con discapacidad deben tomarse en consideración en el proceso de la planificación de cualquier actividad, y no como una adaptación posterior a la planificación ya completada. Las necesidades de las personas con discapacidad y sus familias son numerosas, siendo importante desarrollar una respuesta comprensiva que tenga en cuenta a la persona y los diferentes aspectos de su vida.

7. EL EMPLEO COMO CLAVE PARA LA INSERCIÓN SOCIAL

Deben llevarse a cabo esfuerzos importantes con el objetivo de promover el acceso al empleo de las personas con discapacidad, preferentemente, en el mercado laboral ordinario. Ésta es una de las formas más importantes de luchar contra la exclusión social de las personas con discapacidad, para promover su independencia y dignidad. Esto requiere, además de la activa movilización de los agentes sociales, la de las autoridades públicas, que deben seguir fortaleciendo las medidas ya existentes.

8. NADA PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD SIN LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

El Año 2003 debe concebirse como una oportunidad para las personas con discapacidad, sus familias, sus representantes y sus asociaciones, de establecer un nuevo y más amplio alcance político y social, a todos los niveles, para comprometer a los gobiernos en el diálogo y en la toma de decisiones para alcanzar la meta de la igualdad y de la integración.

Todas las acciones deben emprenderse a través del diálogo y la cooperación con las organizaciones de personas con discapacidad más representativas y de sus familias. Tal participación no debe únicamente limitarse a recibir información o a asumir decisiones ya adoptadas. En todas las fases del proceso de toma de decisiones, los gobiernos deben establecer mecanismos habituales para la consulta y el diálogo que permitan a las personas con discapacidad y a sus organizaciones contribuir en la planificación, aplicación, supervisión y evaluación de todas las acciones.

Para progresar de la forma más eficaz hacia la igualdad de oportunidades y la participación social de las personas con discapacidad, se requiere una alianza intensa entre los gobiernos y las organizaciones de personas con discapacidad.

Para facilitar este proceso, la capacidad de las organizaciones de personas con discapacidad debería ampliarse a través de mayor disponibilidad de recursos que les permita mejorar su gestión y capacidad de entablar campañas de sensibilización. Esto implica, asimismo, la responsabilidad por parte de las organizaciones de personas con discapacidad de mejorar continuamente sus niveles de gobernanza y representatividad.

PROPUESTAS PARA LA ACCIÓN

El Año 2003, Año Europeo de las Personas con Discapacidad, debe suponer un avance en el campo de la discapacidad, lo cual requiere el apoyo activo de todos los agentes a través del establecimiento de una amplia cooperación entre todos ellos. Por consiguiente, se sugieren propuestas concretas para la acción de todos los agentes participantes. Estas acciones serán desarrolladas durante el Año Europeo y deberán mantenerse posteriormente, realizándose en el tiempo una evaluación de los progresos desarrollados.

1. LAS AUTORIDADES DE LA UNIÓN EUROPEA, ASI COMO LAS AUTORIDADES NACIONALES DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE LOS PAÍSES CANDIDATOS

Las autoridades públicas deben dar ejemplo y por consiguiente deben ser el primer pero no único actor en este proceso.

Deben:

- Revisar el alcance actual de los ordenamientos jurídicos comunitarios y nacionales que combaten las prácticas discriminatorias en los campos de la educación, el empleo y el acceso a los bienes y servicios;
- Identificar las restricciones y barreras discriminatorias que limitan la libertad de las personas con discapacidad para participar plenamente en la sociedad, y tomar cualquier medida necesaria para resolver esas situaciones.
- Revisar los servicios y los sistemas de ayudas para asegurar que estas políticas estimulen y animen a las personas con discapacidad a convertirse y/o permanecer como parte integral de la sociedad en la que viven.

- Empezar investigaciones sobre la violencia y los abusos cometidos contra las personas con discapacidad, particularmente, en relación con las personas con discapacidad que viven en grandes instituciones.
- Fortalecer la legislación sobre accesibilidad para asegurar que las personas con discapacidad tengan el mismo derecho de acceso a todos los medios sociales y públicos, al igual que otras personas.
- Contribuir a la promoción de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad a escala mundial, participando activamente en el trabajo para preparar una Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Contribuir a mejorar la situación de las personas con discapacidad en los países en desarrollo incluyendo la integración social de las personas con discapacidad como un objetivo de las políticas de cooperación al desarrollo nacionales y de la UE.

2. AUTORIDADES LOCALES

El Año Europeo debe realmente incidir, primero, en el ámbito local, donde los problemas son más próximos a los ciudadanos y donde las asociaciones de y para las personas con discapacidad y sus familias están realizando la mayoría de sus acciones. Deberá hacerse un gran esfuerzo para centrar la promoción, los recursos y las actividades en el ámbito local.

Debe invitarse a los agentes locales a integrar las necesidades de las personas con discapacidad en las políticas locales y comunitarias, incluyendo la educación, el empleo, la vivienda y el transporte, la salud y los servicios sociales, teniendo presente la diversidad de las personas con discapacidad, incluyendo, entre otros/as a los mayores, a las mujeres y a los inmigrantes.

Los gobiernos locales deben diseñar planes locales de acción en temas de discapacidad en coordinación con los representantes de las personas con discapacidad, debiendo preparar sus propios comités locales, directores de las actividades del Año.

3. ORGANIZACIONES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias, como representantes de estas personas, tienen una importante responsabilidad a la hora de garantizar el éxito del Año Europeo. Deben considerarse a sí mismos como los embajadores del Año Europeo y dirigirse activamente a los actores sociales más relevantes, proponiendo medidas concretas y tratando de establecer cooperación a largo plazo cuando ésta no exista todavía.

4. EMPRESAS

Las empresas deben aumentar sus esfuerzos para incluir, mantener y promocionar a las personas con discapacidad en su plantilla y diseñar sus productos y servicios de modo que sean accesibles a las personas con discapacidad. Los empresarios deben revisar sus políticas internas para asegurar que ninguna de sus acciones impide a las personas con discapacidad disfrutar de la igualdad de oportunidades. Las organizaciones empresariales pueden contribuir a estos esfuerzos recopilando los numerosos ejemplos de buenas prácticas ya existentes.

5. SINDICATOS

Los sindicatos deben incrementar sus esfuerzos para la mejora en el acceso y mantenimiento del puesto de trabajo de las personas con discapacidad y garantizar que se beneficien de una igualdad de acceso a la formación y a las medidas de promoción, negociando acuerdos en el seno de las empresas y sectores profesionales. También, deberán prestar mayor atención a fin de promover la participación y la representación de los trabajadores y trabajadoras con discapacidad, tanto en sus propias instancias de decisión como en aquellas que existen dentro de la empresa o del sector profesional.

6. MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Los medios de comunicación deben generar y fortalecer alianzas con las asociaciones de personas con discapacidad, para mejorar la imagen de las personas con discapacidad en los medios de comunicación. Se debería potenciar la inclusión de informaciones sobre las personas con discapacidad en los medios de comunicación como reconocimiento de la diversidad humana. Al referirse a cuestiones de discapacidad, los medios de comunicación deberían evitar enfoques de condescendencia o humillantes y centrarse más bien en las barreras a las que se enfrentan las personas con discapacidad y en la positiva contribución que las personas con discapacidad pueden hacer, una vez que se eliminen estas barreras.

7. EL SISTEMA EDUCATIVO

Las escuelas deben tomar un papel relevante en la difusión del mensaje de comprensión y aceptación de los derechos de personas con discapacidad, ayudar a disipar miedos, mitos y conceptos erróneos, apoyando los esfuerzos de toda la comunidad. Han de desarrollarse y difundirse ampliamente recursos educativos para ayudar a que los alumnos desarrollen un sentido individual con respecto a su propia discapacidad y la de otros, y ayudarles a reconocer sus diferencias más positivamente.

Es necesario lograr la educación para todos, en términos de plena participación e igualdad. La educación condiciona e influye directamente sobre las perspectivas de futuro en los planos personal, laboral y social, por lo que el sistema educativo debe ser el lugar clave para el desarrollo personal y la inserción social, que permita que en el futuro los niños y jóvenes con discapacidad sean personas lo más autónomas e independientes posible. En definitiva, el sistema educativo debe ser el primer paso para conseguir una sociedad integradora y no excluyente.

Las escuelas, los institutos, las universidades deben, en cooperación con los líderes del sector de la discapacidad, promover conferencias y talleres dirigidas a periodistas, publicistas, arquitectos, empresarios, asistentes sociales y sanitarios, familiares, voluntarios, y miembros de los gobiernos locales.

8. UN ESFUERZO COMÚN AL QUE TODOS PUEDEN Y DEBEN CONTRIBUIR

Las personas con discapacidad desean estar presentes en todos los ámbitos de la vida y eso requiere que todas las organizaciones revisen sus prácticas para asegurar que se diseñan de tal manera que permitan que las personas con discapacidad puedan contribuir a ellas y beneficiarse de las mismas.

Entre los ejemplos de tales organizaciones destacan: las organizaciones de consumidores, organizaciones juveniles, organizaciones religiosas, organizaciones culturales y otras organizaciones que representen grupos de ciudadanos específicos. Asimismo, es preciso implicar a lugares como museos, teatros, cines, parques, estadios, centros de congresos, centros comerciales y oficinas de correos.

Nosotros, los participantes del Congreso de Madrid apoyamos esta Declaración y nos comprometemos a difundirla ampliamente, para que pueda alcanzar a la base social, y para animar a todas los agentes sociales a seguir esta Declaración antes, durante o después del Año Europeo de las Personas con Discapacidad. Al ratificar esta Declaración, las organizaciones declaran abiertamente su conformidad con el enfoque de la Declaración de Madrid y se comprometen a emprender las acciones que contribuirán al proceso que lleve a todas las personas con discapacidad y sus familias a la igualdad efectiva.

Declaración Final del Seminario de la Unión Internacional de Arquitectos (U.I.A.), en Barcelona 1996:

PRESENTE Y FUTUROS. ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES

**Declaración Final del Seminario:
PRESENTE Y FUTUROS. ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES**

**Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos, U. I. A.
Barcelona, Julio de 1.996**

La dignidad y la valía de la persona son condiciones inherentes a todos los seres humanos independientemente de su sexo, raza, edad y discapacidad. La deficiencia y la discapacidad afectan a la sociedad en su conjunto y no sólo a las personas individualmente y a sus familiares. En consecuencia, la ciudad como una forma de organización social ampliamente extendida en todas las culturas de nuestro planeta, debe dotarse de los recursos necesarios para facilitar la participación de todos sus habitantes.

Cada solución es (como dice Alvar Aalto), de una manera u otra, el resultado de un cierto compromiso que se encuentra más fácilmente estudiando los puntos débiles de la persona. Así, el Diseño Universal como respuesta a la humanización del hombre modélico integra las diferentes necesidades personales, no contrapuestas pero si a menudo desligadas, favorece el confort y la seguridad suficiente para toda la población, y evita la segregación mejorando, en definitiva, la calidad de vida. La incorporación de estos conceptos en la formación integral del arquitecto y el soporte de la normalización técnica internacional son factores claves para consolidar este compromiso.

La accesibilidad, extensiva a todos sus ciudadanos, debe incorporarse definitivamente al diseño de las ciudades como una estrategia más de las políticas asumidas de promoción de la calidad de vida. Una ciudad accesible se traduce en un ciudad amable y confortable para la totalidad de sus habitantes. Es una ciudad en la que todos los técnicos y sus representantes políticos han incorporado este concepto como una parte más de su cultura de trabajo, convirtiéndolo en un automatismo más a la hora de concebir cualquier proyecto.

Rehabilitar en general y eliminar o atenuar barreras en particular, significa afectar la autenticidad de las áreas, conjuntos y edificios testimoniales que, sin embargo, sólo podrán ser salvaguardados y puestos en valor si son usados apropiadamente en el presente.

Las afectaciones necesarias en cualquier rehabilitación no tienen justificación “ni mejor ni diferente” a las originadas por la eliminación de las barreras. El límite de toda intervención vendrá dado por el grado de pérdida de su valor testimonial y las pautas culturales y sociales vigentes, aunque en ningún caso podrán realizarse eliminaciones de sustancias originales debido a que las adiciones han de ser legibles como tales pero en apropiada armonía visual con el conjunto.

La vivienda como bien social primario, debería satisfacer las necesidades habitacionales básicas de sus ocupantes en las diversas etapas de su vida.

Por ello, convendría generalizar la incorporación de criterios de “adaptabilidad o convertibilidad” en las viviendas, de manera que el usuario pudiera introducir mediante intervenciones de escasa entidad y bajo coste, las modificaciones que en cada momento le fueran necesarias sin verse obligado a cambiar de vivienda o a renunciar a aspectos importantes de su autonomía personal.

Paralelamente, deberían potenciarse “modalidades alternativas” a la vivienda convencional para atender a colectivos con necesidades particulares, con criterios de diseño que facilitaran el máximo nivel de autonomía posible para todo usuario en cada momento.

La tecnología tiene un papel creciente en la mejora de la accesibilidad y de la autonomía personal. Tecnología y Arquitectura son “complementarias, no sustitutorias”. Una ciudad con sus espacios públicos y edificios accesibles, y tecnología aplicada ya sea en el transporte (colectivo o individual), en los flujos de información, en los procesos de producción y prestación de servicios, en facilitar la movilidad y la relación de la persona con su entorno mediante la introducción de “ayudas técnicas”, etc., adquiere un sentido integral.

En este contexto, cada vez resultará más indisoluble en las ciudades la Accesibilidad de la Arquitectura: LA ARQUITECTURA SERÁ ACCESIBLE.

Organización del Seminario: Colegio de Arquitectos de Cataluña. (C.O.A.C.)

Coordinación del Seminario:

Sra. Dña. Natividad Casado Martínez, arquitecto.
Sr. D. Xavier García-Milà Lloveras, arquitecto.
Sr. D. Enrique Rovira-Beleta Cuyás, arquitecto.

Con la colaboración de:

Fundación O.N.C.E.
Fundación Caixa de Cataluña.
CRID – Consorcio de Recursos y Documentación para la Autonomía Personal.
European Institute for Design and Disability.
Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía.
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Instituto Nacional de Servicios Sociales.
CEAPAT – Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas.

***CARTA EUROPEA DE SALVAGUARDA
DE LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CIUDAD.***

CARTA EUROPEA DE SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS HUMANOS EN LA CIUDAD.

Parte 1. DISPOSICIONES GENERALES

(Breve descripción de algunos de sus artículos)

Art. I. Derecho a la ciudad.

1. La ciudad es un espacio colectivo que pertenece a todos sus habitantes que tienen derecho a encontrar las condiciones para su realización política, social y ecológica, lo que comporta asumir también derechos de solidaridad.
2. Las autoridades municipales fomentan, con todos los medios de que disponen, el respeto a la dignidad de todos y la calidad de vida de sus habitantes.

Art. IV. Protección de los colectivos y Ciudadanos más vulnerables.

1. Los colectivos y ciudadanos y ciudadanas más vulnerables tienen derecho a disfrutar de medidas específicas de protección.
2. Las personas discapacitadas disfrutan de una asistencia municipal particular. Se han de adaptar las viviendas, los lugares de trabajo y de ocio. Los transportes públicos han de ser accesibles a todos.
4. Las ciudades han de realizar todas las medidas indispensables para facilitar la integración de todos los ciudadanos y ciudadanas sea cual sea la causa de su vulnerabilidad, y evitar los asentamientos de carácter excluyente.

Parte 2. DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS DE LA CIUDADANÍA LOCAL

(Breve descripción de algunos de sus artículos)

Art. IX. Derecho de Asociación, de Reunión y Manifestación.

3. La ciudad ofrece espacios públicos para la organización de reuniones abiertas y encuentros informales. Garantiza el libre acceso de todos a estos espacios en el respeto de las normas.

Art. XI. Derecho a la Información.

1. Los ciudadanos y ciudadanas tienen derecho a ser informados de todo aquello que afecta a la vida social, económica, cultural y administrativa local.
2. Las autoridades municipales ofrecen los medios para que la circulación de información que afecte a la población sea accesible, eficaz y transparente. Por ello se desarrolla el aprendizaje de las tecnologías informáticas, su acceso y su actualización periódica.

Parte 3. DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES, CULTURALES Y AMBIENTALES DE PROXIMIDAD.

(Breve descripción de algunos de sus artículos)

Art. XIII. Derecho a la Educación.

2. Las ciudades contribuyen a la puesta en disposición de todos los espacios y centros escolares, educativos y culturales, en un contexto multicultural y de cohesión social.

Art. XIV. Derecho al Trabajo.

4. Las autoridades municipales potencian la igualdad en el acceso de las personas discapacitadas, mediante la creación de equipamientos necesarios.
5. Las autoridades municipales favorecen la creación de lugares de trabajo protegidos para las personas que han de volverse a insertar en la vida profesional.

Art. XV. Derecho a la Cultura.

1. Los ciudadanos y ciudadanas tienen derecho a la cultura en todas sus expresiones, manifestaciones y modalidades.
2. Las autoridades locales, en cooperación con las asociaciones culturales y el sector privado, apoyan el desarrollo de la vida cultural urbana en el respeto de la diversidad. Se ponen a la disposición de los ciudadanos y ciudadanas, espacios públicos necesarios para las actividades culturales y sociales en condiciones de igualdad para todos.

Art. XVI. Derecho a la Vivienda.

1. Todos los ciudadanos y ciudadanas tienen derecho a una vivienda digna, segura y salubre.

Art. XVII. Derecho a la Salud.

1. Las autoridades municipales favorecen el acceso en igualdad de todos los ciudadanos y ciudadanas, a la atención y prevención sanitarias.
2. Las ciudades firmantes, por medio de acciones en el ámbito económico, cultural, social y urbanístico contribuyen de manera global a promover la salud de todos sus habitantes con su participación activa.

Art. XVIII. Derecho al Medio Ambiente.

3. Las autoridades municipales ejecutan todas las acciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas aprecien, sin degradarlo, el paisaje que envuelve y configura la ciudad, y para que sean consultados sobre las modificaciones que lo puedan alterar.

Art. XIX. Derecho a un Urbanismo armonioso y sostenible.

1. Los ciudadanos y ciudadanas tienen derecho a un desarrollo urbanístico ordenado que garantice una relación armoniosa entre el hábitat, los servicios públicos, los equipamientos, los espacios verdes y las estructuras destinadas a usos colectivos.
2. Las autoridades municipales llevan a cabo, con la participación de los ciudadanos y ciudadanas, una planificación y una gestión urbanas que asuman el equilibrio entre el urbanismo y el medio ambiente.
3. En este marco, se comprometen a respetar el patrimonio natural, histórico, arquitectónico, cultural y artístico de las ciudades, y a promover la rehabilitación y la reutilización del patrimonio construido, para reducir las necesidades en referencia a las nuevas construcciones y su impacto en el territorio.

Art. XX. Derecho a la circulación y la tranquilidad en la ciudad.

1. Las autoridades locales reconocen el derecho de los ciudadanos y ciudadanas a tener medios de transporte compatibles con la tranquilidad en la ciudad. A este efecto, favorecen transportes públicos accesibles a todos según un plan de desplazamientos urbanos e interurbanos.

Art. XXI. Derecho al Ocio.

2. Las autoridades locales garantizan la existencia de espacios lúdicos de calidad abiertos a todos sin discriminación.
3. Las autoridades municipales facilitan la participación activa en el deporte y hacen posible que las instalaciones necesarias para que la práctica deportiva estén a disposición de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Parte 4. DERECHOS RELATIVOS A LA ADMINISTRACIÓN DEMOCRÁTICA LOCAL.

(Breve descripción de algunos de sus artículos)

Art. XXIII. Eficacia de los servicios públicos.

1. Las autoridades locales garantizan la eficacia de los servicios públicos y su adaptación a las necesidades de los usuarios velando para evitar cualquier situación de discriminación o de abuso.

Parte 5. MECANISMOS DE GARANTIA DE LOS DERECHOS HUMANOS DE PROXIMIDAD.

(Breve descripción de algunos de sus artículos)

Art. XXV. Administración de Justicia Local.

1. Las ciudades desarrollan políticas de mejora del acceso de los ciudadanos y ciudadanas al Derecho y la Justicia.

Art. XXVII. Mecanismos de prevención.

1. Las ciudades signatarias implantan en su territorio mecanismos preventivos:
 - mediadores sociales o de barrio, en particular en las áreas más vulnerables;
 - Ombudsman municipal o defensor del pueblo como institución independiente e imparcial.

**RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE EUROPA SOBRE
NUEVAS
TECNOLOGÍAS Y DISCAPACIDAD**

Boletín del CEAPAT
Nº 38

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE EUROPA SOBRE NUEVAS TECNOLOGÍAS Y DISCAPACIDAD

El Comité de Ministros del Consejo de Europa ha adoptado la Resolución “Hacia la plena ciudadanía de las personas con discapacidad a través de las nuevas tecnologías inclusivas” (“Towards full citizenship of persons with disabilities through inclusive new technologies”)

Las nuevas tecnologías han abierto un camino a nuevas posibilidades que pueden ayudar a mejorar la calidad de vida. Sin embargo, también han surgido nuevos obstáculos y barreras causados por un diseño o suministro inadecuado de la tecnología y muchas personas con discapacidad corren el riesgo de ser excluidas - una forma de exclusión social que es, sin duda, una negación de los derechos humanos básicos.

Esta Resolución del Consejo de Europa toma como punto de partida el derecho de todos los individuos, incluyendo las personas con discapacidad, a la igualdad de oportunidades, a la libertad de elección, a la vida independiente, a la plena ciudadanía y a la participación activa en la vida de la comunidad. Esto incluye el derecho al acceso y al uso de la tecnología.

El documento recomienda elaborar estrategias nacionales para asegurar que las personas con discapacidad se beneficien de la variedad de oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías, particularmente en las áreas prioritarias: educación, formación y guía profesional, empleo, integración social, prevención, identificación y diagnóstico, asistencia médica e investigación y desarrollo. Todos los productos y servicios para personas con discapacidad deben estar disponibles, ser accesibles, atractivos, adaptables, usables y compatibles.

Con este objetivo, es necesario desarrollar una serie coordinada de medidas que hagan efectivos los siguientes instrumentos: la legislación y normativa, el diseño para todos, la participación de usuarios, la normalización, los centros de excelencia, las políticas de suministro público, la evaluación, el intercambio internacional de información y el seguimiento internacional.

Esta resolución sobre las nuevas tecnologías es un complemento de las recomendaciones previas sobre la accesibilidad al entorno construido: *Resolución ResAP(2001)* sobre diseño universal

EL SÍMBOLO INTERNACIONAL DE ACCESIBILIDAD

Boletín del CEAPAT
nº32

EL SÍMBOLO INTERNACIONAL DE ACCESIBILIDAD

El *Símbolo Internacional de Accesibilidad* (SIA) fue adoptado por Rehabilitación Internacional (RI) en el XI Congreso Mundial de Dublín en septiembre de 1969. Ha cumplido, pues, 30 años.

El símbolo seleccionado fue recomendado por ICTA, la Comisión Internacional de Tecnología y Accesibilidad de RI, tras realizar una investigación sobre los signos y el uso de símbolos utilizados en los diferentes países.

El jurado, con representación de organizaciones internacionales en el campo de la discapacidad, diseño, diseño gráfico y arquitectura, consideró seis de los símbolos más utilizados. ICTA, supervisor de la selección, y el jurado acordaron por unanimidad considerar el diseño de Susanne Koefoed, de Dinamarca, realizado en un seminario de la Organización Escandinava de Estudiantes de Diseño.

El diseño seleccionado cumplía las siguientes características:

- es claro y expresivo
- es sencillo pero estético
- es fácilmente identificable desde distancias cortas y largas
- no se confunde con ningún otro símbolo
- es fácilmente recordable
- es fácilmente reproducible en todos los tamaños, materiales y colores.

El Símbolo Internacional de Accesibilidad está recogido en la *Norma Internacional ISO 7000*, y no puede haber desviación de la norma (los colores usados en el SIA serán neutros y el fondo negro o azul marino con el símbolo en blanco).

Desde entonces RI ha apoyado y promovido el uso del SIA y se han adoptado resoluciones para la protección del diseño y para recordar las intenciones de su uso, de tal manera que el símbolo esté unido a criterios fiables y conocidos, y exista control de las normas de accesibilidad.

Futuro

La Comisión ICTA en su última reunión de septiembre de 1999 ha valorado muy positivamente la aceptación internacional del símbolo de accesibilidad que ha contribuido a favorecer la accesibilidad en todo el mundo, constatando los éxitos conseguidos y los nuevos retos para el próximo milenio. Dentro de la Comisión se ha establecido un grupo de trabajo para el estudio de nuevos símbolos (p.e., para personas ambulantes con discapacidad) y su proyección en el futuro.

El concepto de accesibilidad ha ido ampliando sus márgenes, dirigido en un principio a personas usuarias de sillas de ruedas, a otras personas con discapacidad física y más aún a personas con movilidad reducida, hasta llegar a un concepto de accesibilidad integral buena para todos los ciudadanos.

El símbolo sigue siendo útil para informar de la accesibilidad existente y de las facilidades para personas con discapacidades.

Nuestra obligación desde los diferentes ámbitos es avanzar en el concepto, símbolo y futuro de una accesibilidad integral.

SEMINARIO SOBRE DISEÑO PARA TODOS

SEMINARIO SOBRE DISEÑO PARA TODOS

El pasado 8 de noviembre se celebró en la sede de la Fundación Once, en Madrid, un seminario organizado por el CERMI (Comité Español de Representantes de Minusválidos), bajo el título *El diseño para todos: acceso universal a bienes y servicios a disposición del público*.

A continuación transcribimos las conclusiones del seminario:

1. El diseño para todos y el acceso universal no son sólo una profundización y una extensión del ámbito del concepto de accesibilidad sino una nueva dimensión especialmente idónea para propiciar y asegurar la plena participación de las personas con discapacidad en todas las esferas sociales.
2. La exigencia de diseño para todos no se limita únicamente a las condiciones de bienes e instalaciones, sino que abarca también la fabricación de productos y la prestación de servicios de carácter general, ya se ofrezcan a todos los ciudadanos por la vía del mercado ya entren dentro del ámbito de actuación de los poderes públicos.
3. La exigencia de un diseño para todos, premisa para un acceso universal normalizado, tiene que venir garantizada por los mecanismos establecidos legalmente para la lucha contra la discriminación de las personas con discapacidad.
4. Las organizaciones internacionales y de carácter plurinacional (Unión Europea) y los Estados deben adoptar normas vinculantes que aseguren el cumplimiento de los criterios del diseño para todos y la prohibición de prácticas de discriminación que atenten contra el acceso universal.
5. La vida independiente o autónoma es una aspiración de la persona con discapacidad estrechamente conectada con el principio de diseño para todos, pero en el bien entendido supuesto de que vida independiente no es hacerlo todo uno mismo sino dirigir y decidir la ayuda que cada persona con discapacidad por esta circunstancia necesita.
6. La experiencia de países con una trayectoria más dilatada en materia de acceso universal y no discriminación (el caso de los Estados Unidos) debe servir de estímulo y ejemplo para los movimientos sociales y los poderes públicos de otros países no tan avanzados, tomando lo positivo de esas experiencias, revisándolas críticamente y detectando los errores que hubieran podido cometerse para no repetirlos.
7. La consecución de logros en el ámbito del acceso universal tiene como requisito previo la movilización y el trabajo activo del sector de la discapacidad, que ha de actuar e influir ante las administraciones y la sociedad de una forma coordinada y unitaria, siendo la voz única de las personas con discapacidad.
8. La Unión Europea debe dotarse de inmediato de instrumentos jurídicos que garanticen los principios de diseño para todos y acceso universal y prohíban la discriminación por esta causa. En este sentido, se respalda plenamente la propuesta del Foro Europeo de Discapacidad (FED) de, que con motivo del Año 2003, se apruebe una Directiva Europea transversal de la discapacidad, y asimismo se debe instar a los Estados miembros de la UE a que apliquen lo antes posible en las respectivas legislaciones nacionales las restantes normativas europeas ya existentes en la materia.
9. Europa debe seguir avanzando hacia un modelo de calidad de vida ciudadana, entendido como garantía de subsistencia, oportunidades de proyección personal y participación social, en el que los principios de diseño para todos, acceso universal y

garantía de no discriminación serán decisivos en lo que se refiere a las personas con discapacidad.

10. El movimiento asociativo de discapacitados debe trabajar activamente para contar con un repertorio lo más amplio posible de las situaciones personales y sociales en las que las personas con discapacidad sufren discriminación por el diseño (transporte, educación, nuevas tecnologías de la información y la comunicación, productos financieros, seguridad social, etc.), a partir del cual proponer medidas legislativas, establecer programas de acción dotados presupuestariamente, y llevar a cabo medidas de vigilancia y control para que sean adoptados y puestos en práctica por las administraciones, los agentes económicos, los operadores, etc.
11. Los principios examinados en este seminario no se deben materializar sólo a través de medidas legales e instrumentos procedentes del gobierno. El acceso universal es un valor de mercado, una ventaja competitiva para los operadores y empresas que puede contribuir a la generación de riqueza y a una mayor satisfacción de los consumidores y usuarios. El diseño para todos amplía y enriquece el mercado, por lo que resulta atractivo desde la óptica económica y empresarial.
12. La regulación que se haga sobre diseño para todos y acceso universal deberá tener muy en cuenta las singularidades y las situaciones de discriminación severa que sufren algunos grupos específicos de personas con discapacidad, como personas sordas, personas ciegas, personas con retraso mental, enfermos mentales, etc.
13. Las decisiones que se adopten en esta materia han de ser consultadas, debatidas y negociadas con los representantes de las personas con discapacidad, que son quienes conocen más directamente las situaciones de discriminación que todavía se sufren y las propuestas idóneas para resolverlas. El diseño para todos es una posibilidad para profundizar e intensificar el principio de diálogo civil.
14. Las situaciones de discriminación no afectan sólo y exclusivamente a las personas con discapacidad sino que hay otros grupos sociales que también padecen abusos y marginación en cuanto al acceso normalizado a bienes y servicios, como es el caso de las personas mayores, las mujeres, miembros de minorías étnicas, etc. Las organizaciones de discapacitados, en su lucha por estos principios, debe vincularse y establecer estrategias conjuntas con estos otros sectores sociales para una mayor eficacia en los resultados.
15. La legislación y el diseño universal se consideran elementos fundamentales para hacer realidad la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad en relación con las nuevas tecnologías y la sociedad de la información. En aplicación de la cláusula de no discriminación incluida en el Tratado de Amsterdam de la Unión Europea, las políticas europeas y la de los estados miembros deberían inspirarse en el principio de no discriminación, con vistas a hacer realidad la igualdad para las personas con discapacidad. En el futuro, la reglamentación deberá imponer a los organismos públicos y privados la obligación de prestar servicios diseñados para todos los ciudadanos. Y para que este futuro accesible esté cada vez más cerca es imprescindible que las administraciones públicas implanten normas vinculantes y alienten buenas prácticas que constituyan un ejemplo y estímulo para que los ciudadanos y las iniciativas del mercado asuman y pongan en práctica los principios del diseño para todos como condición ineludible para participar en la vida social y económica.

MOVILIDAD Y BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Accesibilidad para todos

Artículo de la Revista OCU
Marzo 2002

MOVILIDAD Y BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Accesibilidad para todos
Artículo de la Revista OCU, Marzo de 2002

Los técnicos de la OCU analizaron entre los meses de septiembre y octubre el pasado año un total de 143 edificios de uso público repartidos en 12 ciudades diferentes. En todas las ciudades se visitó el mismo tipo de edificio y se realizó el trámite: el Ayuntamiento (pedir un certificado de empadronamiento), el Registro Civil (registrar a un niño), la Jefatura Provincial de Tráfico (solicitar la baja de un vehículo), la Escuela Oficial de Idiomas y el Conservatorio de Música (ir a una clase), una Oficina de Empleo (pedir el subsidio por desempleo), un Centro de Salud (entrar en una consulta), una Oficina de Hacienda (pagar el IRPF), una Oficina de Correos (recoger una carta y comprar sellos), una Oficina de Expedición de DNI (renovar el DNI), una biblioteca (solicitar un libro y leerlo) y un cine (ver una película). Cuando había más de uno de estos edificios en una misma ciudad, se eligió una al azar.

La mitad de los edificios de uso público que hemos analizado tienen problemas de accesibilidad. Es decir, los obstáculos arquitectónicos y urbanísticos son tales, que un minusválido apenas podrá recorrer unos metros dentro de él, si es que llega a la puerta.

Correr los 110 metros vallas. Éste es el nivel de exigencia que puede encontrar una persona discapacitada a la hora de realizar algo tan sencillo como consultar un libro en una biblioteca o mandar una carta certificada. En pleno siglo XXI muchos edificios de uso público siguen manteniendo tantas barreras urbanísticas y arquitectónicas que "llegar a la meta" sin ayuda resulta prácticamente imposible.

La mala accesibilidad afecta especialmente a los minusválidos en silla de ruedas, aunque éstos no son los únicos perjudicados: según el Instituto Nacional de Estadística, un 90% de la población tiene deficiencias que le dificultan desplazarse, ver, oír, comunicarse, etc. Pero hablamos de un problema que también afecta al resto de los ciudadanos, ¿o acaso no nos beneficia a todos un autobús con plataforma baja, ascensores amplios o barandillas en las escaleras? Es más, ¿piensa quedarse en casa según se vaya haciendo mayor y vaya perdiendo agilidad?

Para valorar hasta qué punto las diferentes administraciones han trabajado en este ámbito y, sobre todo, con el ánimo de sensibilizar a la población en general, hemos analizado la accesibilidad en 143 edificios de uso público. Principalmente la accesibilidad interior (arquitectónica), pero también la exterior, es decir, desde un punto de vista urbanístico y del transporte; es más en la parte final del artículo hemos incorporado la particular perspectiva de las personas con deficiencias visuales o auditivas.

Como llegar

Por muy accesible que será un edificio, si no se puede llegar cómodamente hasta él, un discapacitado no podrá visitarlo. Por ello, antes de entrar a valorar el edificio por dentro, hemos analizado los medios de transporte y las barreras urbanísticas que pudiese haber en los alrededores.

¿En autobús, en coche...?

La mayoría de los edificios contaban en sus cercanías (a no más de 200 m) con alguna parada de autobús, metro o tren adaptada para personas discapacitadas; por ejemplo, entre los autobuses que paraban cerca de los edificios analizados, ocho de cada diez eran de plataforma baja. Ahora bien, el grado de adaptación no siempre es el ideal: aunque la plataforma baja de un autobús facilita su uso a ancianos, niños y otras personas de movilidad reducida, un minusválido en silla de ruedas necesita además una rampa extensible.

Y si la persona con discapacidad tiene coche...¿podría aparcar cerca del edificio al que va? No siempre; únicamente una tercera parte de los edificios analizados dispone de plazas reservadas para minusválidos frente a la puerta principal; además, apenas una quinta parte de estos edificios cuenta con un parking cercano donde haya plazas reservadas para ellos.

Ahora imagínese que ya ha llegado a las cercanías del edificio que desea visitar. ¿Podrá recorrer cómodamente esos últimos metros hasta la puerta de entrada? En muchas ocasiones no: aunque la mayoría de las aceras de las calles que rodean los edificios analizados tienen una anchura mínima de 120 cm y un firme antideslizante y sin obstáculos, más de la mitad de los edificios no tienen cerca de la entrada pasos de peatones adecuados para sillas de minusválidos o para sillas de paseo de bebé; bien porque no tienen vado, o porque aún teniéndolo están mal contruidos e incluyen un escalón con un desnivel superior a 3 cm.

Demasiados problemas

En definitiva, en lo que respecta a la accesibilidad exterior (transporte y urbanismo), los resultados del análisis dejan mucho que desear: el 39% de los edificios tiene una mala o muy mala valoración; en concreto, las dos terceras partes de los edificios que visitamos en La Coruña, Badajoz y Sevilla presentan numerosos problemas de acceso.

Por el contrario, la mayoría de los inmuebles analizados por nuestros técnicos en Murcia y Pamplona, obtiene una calificación igual o superior al aceptable.

Dentro del edificio

Una vez dentro del edificio, la principal dificultad a la que se enfrenta una persona con algún tipo de discapacidad son las escaleras: ¿cómo salvarlas?. y ¿qué alternativas existente? Las rampas, ascensores y plataformas elevadoras no siempre presentan unas mínimas condiciones de accesibilidad.

Aparte de los escalones, en el interior de un edificio se pueden encontrar otra serie de obstáculos. Nos referimos a las puertas, a una mala iluminación o a un pavimento deslizante.

Un escalón, o mejor ninguno.

Lo dicho, el principal problema arquitectónico para una persona con minusvalía son las escaleras. Por ello, la accesibilidad ideal vendría definida por la ausencia total de escalones, lo que únicamente ocurre en uno de cada diez edificios visitados; en otro 10% de los inmuebles hay un solo escalón, generalmente en la entrada principal. En el resto, nuestros técnicos encontraron dos o más escalones.

¿Tienen los edificios con escalones medios alternativos para superarlos?, es decir, ¿disponen de rampas, plataformas o ascensores que puedan ser utilizados por los minusválidos? Como puede observar en el gráfico ¿hay alternativas a las escaleras?, la respuesta, en un 40% de los casos, es no; aunque hay que precisar que en algunos de estos edificios (el 12%) solo habría que superar uno o dos escalones.

Rampas y plataformas elevadoras

Las rampas y plataformas elevadoras son el complemento ideal para salvar desniveles de un número reducido de escalones. En el caso de las rampas, si bien ocho de cada diez eran utilizables por una personas en silla de ruedas, únicamente un 9% han sido valoradas con la máxima puntuación. Las deficiencias más comunes fueron una excesiva pendiente, su estrechez (menos de 120 cm de anchura), la falta de espacio para maniobrar a la entrada o la salida de la rampa y la ausencia de una barandilla para apoyarse.

En cuanto a las plataformas elevadoras, hemos encontrado doce, dos de las cuales (situadas en la entrada del edificio) estaban fuera de servicio.

Ascensores pequeños

La presencia de un ascensor para subir o bajar de planta es prácticamente imprescindible en el caso de las personas discapacitadas. A pesar de ello, el 13 % de los ascensores analizados son difícilmente utilizables, o incluso imposibles de usar por un minusválido en silla de ruedas. Las razones principales son la estrechez de la puerta (menor de 70 cm) y las reducidas dimensiones interiores: el ascensor debe medir, como mínimo, 90 cm de ancho por 120 cm de profundidad. Otros fallos bastante comunes son la ausencia de barandilla y una botonera demasiado alta.

Otra barrera: las puertas.

Apenas somos conscientes de hasta qué punto la puerta puede convertirse en un complicado obstáculo, especialmente para las personas que van en silla de ruedas.

Nosotros hemos analizado su anchura (debe medir, al menos 70 cm de ancho), si es de apertura automática, si es de doble puerta (más incómoda, o incluso imposible de franquear si para desbloquearla hay que quitar un pestillo arriba), si es pesada, si el picaporte es sencillo de usar...

Una de cada diez puertas del análisis es difícil de superar, generalmente porque es de doble hoja y uno de sus lados está cerrado.

Una entrada alternativa.

Algunos de los edificios visitados ofrecen entradas alternativas preparadas especialmente para discapacitados. Se trata de una solución discriminatoria, pero es mejor que nada. Dicha entrada deberá estar claramente señalizada y permitir el pleno acceso al resto de dependencias. Sin embargo raras veces sucede.

Uno de cada tres suspenden.

De la suma de los aspectos analizados en los apartados anteriores se desprende que el 36% de los edificios del estudio son poco accesibles en su interior, principalmente debido a la ausencia de alternativas (rampas, plataformas, ascensores) a los escalones. La mayor parte de los problemas se han concentrado en aquellos edificios calificados, por su carácter histórico, como protegidos. Salamanca es la ciudad que concentra peores resultados, seguida de Bilbao, Madrid y Zaragoza. Según el tipo de edificio, podemos calificar como más accesibles los Centros de Salud; los que menos, los Conservatorios de Música, las Escuelas Oficiales de Idiomas y las Oficinas de Correos.

¿Y qué tal el trámite?

Una vez alcanzada la dependencia buscada, hemos valorado la facilidad para realizar el trámite. Para ello hemos medido, por ejemplo, la altura del mostrador o la ventanilla de

atención al público (en ningún caso debería ser superior a 110 cm). En los cines, además, hemos comprobado que hubiese espacio suficiente para ubicar la silla de ruedas.

Uno de cada cuatro edificios ofrecía una mala accesibilidad para realizar el trámite deseado.

Los cuartos de baño.

Por razones de seguridad o por sus propias características, algunos inmuebles no cuentan con servicios públicos; éste es el caso de las Oficinas de Expedición de DNI o las Oficinas de Correos. Entre los edificios que sí disponen de ellos, casi la mitad de los cuartos de baño (47%) son inaccesibles para una persona en silla de ruedas; aunque parezca mentira tratándose de edificios de uso público, son servicios que no están diseñados para el empleo por discapacitados.

Otro 17% de los cuartos de baño son difíciles de usar. Los problemas están relacionados con varios factores: las puertas, bien porque sean estrechas (inferiores a 70 cm), o porque se abran hacia dentro en vez de hacia fuera; los lavabos e inodoros, por su excesiva altura y por la falta de espacio para acceder a ellos desde una silla de ruedas; y, cómo no, la ausencia de barras para, por ejemplo, sentarse en el inodoro.

Por tipo de edificio, destacan las deficiencias en los Conservatorios de Música y en las Oficinas de la Agencia Tributaria.

Discapacitados sensoriales.

Las personas con dificultades para ver u oír, además de sufrir las deficiencias de accesibilidad que acabamos de analizar en los apartados anteriores, padecen una serie de problemas propios.

En la gran mayoría de los edificios analizados no había medios de comunicación específicos para personas con discapacidades auditivas; nos referimos a teléfonos de texto, o ¿por qué no?, alguien familiarizado con el lenguaje de los signos (y al que se pudiese identificar fácilmente). En cualquier caso, para que los sordos puedan valerse por sí mismo, es fundamental la presencia de información escrita: por ejemplo, que cada ventanilla de atención tenga escrito en un lugar visible las taras que realiza.

Respecto a las personas ciegas o con graves deficiencias visuales, los problemas abarcan multitud de aspectos diferentes: falta de indicadores acústicos, ya sea en los pasos de peatones como en los ascensores; ausencia de franjas señalizadoras (en un color o una textura diferente) de escaleras, ascensores; barandillas que no llegan hasta el final de las escaleras y cuyos extremos terminan en punta, etc. Se trata, en muchos casos, de soluciones sencillas y baratas.

Pues bien, de nuestras pruebas se desprende que sólo uno de cada cinco edificios seleccionados están adaptados para discapacitados sensoriales, frente al 47 % que obtiene una mala o muy mala valoración.

Acceso sin ayuda: un derecho básico.

La accesibilidad arquitectónica, urbanística y en el transporte es un derecho básico para todas aquellas personas que padecen algún tipo de discapacidad. Pero lo cierto es que nos beneficia a todos: cuando llevamos a un niño en una sillita, cuando cojeamos por culpa de una lesión, cuando vamos cargados, o simplemente, porque entendemos que un acceso sencillo es sinónimo de comodidad. A pesar de ello, nuestro estudio revela que la mitad de los edificios de uso público visitados tienen problemas de accesibilidad. Hablamos de obstáculos y barreras tales que, en muchos casos, pueden llegar a impedir a un minusválido cumplir con una obligación (pagar un impuesto), hacer uso de un

derecho (pedir el subsidio de desempleo) o disfrutar de actividades lúdicas o culturales (ir al cine).

Los problemas más habituales.

Como hemos visto a lo largo del artículo, los problemas más comunes tienen que ver, principalmente, con la presencia de escalones (y la ausencia de alternativas a ellos) y los cuartos de baño.

Lamentablemente, estas deficiencias en el diseño son tan amplias que afectan a otros muchos elementos del edificio, así como a las posibilidades para llegar hasta él: ascensores, rampas y plataformas inadecuados, falta de plazas de aparcamiento para minusválidos, pasos de peatones con bordillos, puertas estrechas, ausencia de barandillas... y, ¿cómo no? otra serie de barreras específicas que padecen directamente personas con discapacidades sensoriales.

Exigimos...

Desde la OCU exigimos a las diferentes administraciones, primero, acelerar la supresión de las barreras arquitectónicas presentes en los edificios de uso público y, segundo, el desarrollo realista de una legislación que garantice la plena accesibilidad del ciudadano a cualquier tipo de servicio. Para ello entendemos que sería necesario una armonización de las diferentes normas autonómicas y una clara voluntad política decidida a sancionar, llegado el caso, el no cumplimiento de la reglamentación.

Por último, recuerde que los esfuerzos para conseguir una ciudad más accesible necesitan de la implicación de todos y cada uno de nosotros; y no sólo para reclamar una mejora... De nada sirve un autobús con rampa para minusválidos si hay un coche estacionado en la parada.