

EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTÓNICA Y URBANA. ESTUDIO DE CASO EN PALACIO MUNICIPAL

**Virginia Casañas (1); Patricia Flores (2); Magalí González (3);
Miguel Aloysio Sattler (4); Luís Carlos Bonin (5).**

- (1) Arquitecta, Maestranda del Programa de Post-Graduación en Ingeniería Civil, vcasanas@gmail.com
(2) Arquitecta, Maestranda del Programa de Post-Graduación en Ingeniería Civil, pflorespeluffo@gmail.com
(3) Arquitecta, Maestranda del Programa de Post-Graduación en Ingeniería Civil, arq.mgo@gmail.com
(4) Prof. Dr. Miguel Aloysio Sattler, PPGEC, UFRGS, masattler@gmail.com
(5) Prof. MSc Luís Carlos Bonin, PPGEC, UFRGS, luis.bonin@ufrgs.br

Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

El presente trabajo fue realizado en el marco de las exigencias planteadas para la Disciplina DESEMPENHO DE EDIFICACÕES del Programa de Pos graduación que se realizo en el año 2008. (Casañas, Flores, González, 2008)

RESUMEN

Nuestra ciudad de Montevideo es para todos los ciudadanos, pero no del mismo modo. Quienes sufren algún tipo de discapacidad, que en nuestra ciudad representan el 7.7% de la población, siguen marginados, ya que se encuentran con barreras y obstáculos que no encuentran el resto de la población en tareas tan cotidianas como tomar un taxi, un ómnibus, efectuar una trámite en la Intendencia o resolver un asunto en cualquier otro lugar de la ciudad. Así lo verifica esta investigación realizada sobre la accesibilidad urbana en nuestra ciudad para las personas que se mueven en sillas de ruedas y las que presentan discapacidad visual y auditiva.

El objetivo de este trabajo es evaluar la accesibilidad urbana en los recorridos y desplazamientos y en particular en las instalaciones del Palacio Municipal (Intendencia Municipal de Montevideo). El análisis fue realizado a través de tres visitas al Palacio Municipal acompañados de una persona con discapacidad motora, una persona con discapacidad visual y una persona con discapacidad auditiva; y de cuestionarios que indagan sobre barreras arquitectónicas, recorridos y transportes urbanos donde se tratan de forma general las diferentes discapacidades en estudio.

Si bien se han verificado ciertos avances en la adaptación a las necesidades de las personas que se desplazan en sillas de ruedas, aun queda mucho por hacer respecto a las graves dificultades con que se encuentran los ciudadanos con discapacidades visuales y auditivas.

Palabras claves: accesibilidad, discapacidad, motora, visual, auditiva.

ABSTRACT

Our city of Montevideo is for all the citizens, but not in the same way. Those who suffer some type of disability, which in our city they represent 7.7 % of the population, they are still underprivileged persons, since they meet barriers and obstacles that do not find the rest of the population in daily tasks as to take a taxi, a bus, to get into the Municipal Palace or to solve a matter in any other place of the city. Therefore, this research had the aim of identifying the urban accessibility in our city for persons who move in wheelchairs and who present visual and auditory disability.

The main aim of this work was to evaluate the urban accessibility in some tours in the city and particularly in the facilities of the Municipal Palace (Montevideo Municipal Intendency). The analysis was performed through three visits to the Municipal Palace in the company of a person having motor disability, a person with visual disability and a person with auditory disability and by questionnaires that investigate, on the architectural barriers, tours and urban transport, how the different studied disabilities constitute a challenge to the mobility of handicapped people.

Though certain advances have happened in the adjustment to the needs of people who move in wheelchairs, even there remains a lot to be done with regard to the serious difficulties with which citizens meet visual and auditory disabilities.

Key words: accessibility, disability, motor, visual, auditory.

1. INTRODUCCIÓN

La accesibilidad al entorno edificado refiere a las condiciones físicas de los espacios dotados de infraestructura y equipamiento fijo y móvil, tangible e intangible. Está directamente relacionada con la ergonomía, en la búsqueda de optimizar las interacciones entre el ser humano, el ambiente y su equipamiento.

Las barreras urbanísticas y de la edificación interactúan con las personas con discapacidad, limitando su participación plena y efectiva en la sociedad y en igualdad de condiciones, de modo tal que muchas veces es ese medio físico el que determina el efecto de una deficiencia sobre la vida diaria de una persona.

La accesibilidad de un itinerario, de un sitio, permite que las personas logren llegar, ingresar, usar y egresar (especialmente en situaciones de emergencia), en condiciones de seguridad y con la mayor autonomía y confort posibles.

La ergonomía ofrece información para alcanzar esa seguridad, confort y eficiencia.

La accesibilidad refiere a "todas las personas", asociada a una realidad esencial: la diversidad característica entre los seres humanos en cada instante y la diversidad de las situaciones, limitaciones o condiciones de cada persona durante el ciclo de su vida, situaciones específicas de edad o actividad, situación particular permanente o eventual, casos de lesiones severas o discapacidades complejas que requieran una atención particular o individual (NORMA UNIT 200, 2007).

El concepto de discapacidad utilizado es el que define la "Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud" (CIF), aprobada por la cuarta Asamblea Mundial de Salud. Se entiende por discapacidad toda limitación en la actividad y restricción en la participación que se origina en una deficiencia que afecta a una persona en forma permanente.

Según el INE (2004) Instituto Nacional de Estadística y Censo del Uruguay, el 7.7% de la población residente en hogares particulares urbanos, de localidades de 5.000 o más habitantes, padece de alguna discapacidad. Si se considera la población del Uruguay, habrían aproximadamente 210.400 personas integrando este colectivo; y si además, se les suman el número de personas afectadas e involucradas (familiares, instituciones, profesionales), es posible concluir que cerca de la mitad de la población del país se encuentra directamente relacionada con la problemática.

Discapacidad por área geográfica

- Montevideo = 7.7%
- Interior urbano = 7.5%

Discapacidad por sexo

- Hombres = 7%
- Mujeres = 8.2%

Distribución de la población con discapacidad por edades

- Menos de 15 años = 9.2%
- Entre 15 y 29 años = 8.7%
- Entre 30 49 años = 12.9%
- Entre 50 y 64 años = 18.4%
- Más de 65 años = 50.8%

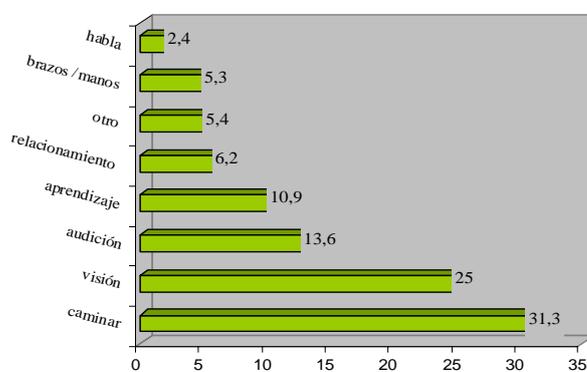


Figura 1- Principales discapacidades

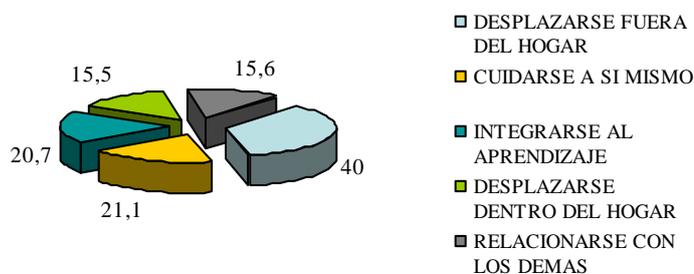


Figura 2- Necesidades de ayuda

En relación a la cobertura de las necesidades de asistencia o ayuda que las personas con discapacidad demandan para desarrollar algunas actividades instrumentales del diario vivir, el desplazarse fuera del hogar concentra el mayor porcentaje (Figura 2).

Sean cuales fueren los números y porcentajes, las barreras arquitectónicas y urbanísticas constituyen un problema no resuelto en Uruguay. Su existencia dificulta o impide el acceso al patrimonio histórico social a las personas que presentan, en forma temporal o permanente, alguna limitación.

Esta falta de acceso se expresa en una barrera para obtener los bienes y servicios educacionales, culturales, recreativos, sociales, etc., que ofrece la sociedad, “en igualdad de condiciones y oportunidades” – tal como lo estipulan la Declaración Universal de los Derechos Humanos, a todos los individuos y en especial a quienes presentan alguna dificultad en su desplazamiento, lo que incide directamente en el desarrollo de la persona y su calidad de vida.

A partir de una revisión bibliográfica de la Norma UNIT 200(2007), “Accesibilidad de las personas al medio físico. Criterios y requisitos generales de diseño para un entorno edificado accesible” destacamos los siguientes conceptos:

La diversidad característica entre los seres humanos, asociado a las diferentes capacidades para ver, oír, moverse, reaccionar y la variedad de situaciones por la que atraviesa una persona a largo de su vida, se asocia a variables antropométricas como la fuerza, velocidad, movilidad, visión y audición. Estos aspectos deben ser considerados en forma integral en el diseño del entorno.

En el entorno edificado deben existir medios de orientación, información y señalización que posibiliten a las personas encontrar el camino, evitar obstáculos, e identificar cuando se haya llegado a destino.

La información pertinente para el uso adecuado de un entorno edificado debe ser perceptible y comprensible. La información debe ser simple y debe contener solamente lo esencial. Los mensajes deben ser inequívocos y se debe evitar la cantidad excesiva de señales, para facilitar la comprensión por todas las personas.

Cuando se planifique el entorno físico se debe tener en cuenta las consideraciones adecuadas para evitar que se originen peligros en los edificios.

Las vías públicas y los espacios urbanos se consideran accesibles, cuando constituyen o disponen de un itinerario accesible y los elementos de urbanización y el mobiliario urbano utilizable desde este itinerario son accesibles.

Las rampas son los elementos idóneos para salvar desniveles; éstas deben cumplir con lo dispuesto en la Norma UNIT 905

- Los ascensores deben cumplir con lo dispuesto en la Norma UNIT-NM 313
- Los edificios se consideran accesibles cuando disponen de un itinerario accesible y los elementos, el equipamiento y el mobiliario de la edificación, cumplen con los requisitos establecidos en la presente norma.
- El itinerario desde la vía y espacio urbano y desde el estacionamiento debe ser accesible, así como el acceso entre edificios y hasta y desde los servicios asociados.
- Los itinerarios, elementos, equipamiento y mobiliario de la edificación, deben estar señalizados e iluminados.
- Los accesos principales de los edificios deben ser accesibles y estar vinculados a un itinerario accesible, que comunique con los principales locales del edificio.
- Los accesos deben ser visibles y estar bien iluminados y señalizados desde los límites del entorno y desde el estacionamiento.
- En el caso de existir desnivel, éste debe salvarse a través de una rampa u otro mecanismo de elevación
- El pavimento debe ser firme, plano y antideslizante; en caso de existir alfombras o camineros éstos deben estar firmemente adheridos a la superficie.
- Los semáforos deben estar situados lo más cerca del cordón de la vereda, evitando que obstaculicen la vía de circulación. Cuando posean dispositivos de accionamiento manual para cruce de peatones, éstos deben estar a una altura comprendida entre 80 cm. y 110 cm. del piso terminado.
- Los semáforos instalados en vías públicas con alto volumen de tránsito de personas con discapacidad visual, deben contar con mecanismos que emitan una señal sonora entre 50dB y 60Db, u otro mecanismo alternativo, que indique a las personas con discapacidad visual cuando está habilitado o deshabilitado el cruce peatonal.
- Los elementos de vegetación tales como ramas, hojas de arbustos o árboles, no deben obstaculizar la vía de circulación peatonal. A nivel de pavimento se debe tener la precaución de que las raíces no generen obstáculos.

2. OBJETIVO

- Evaluar la accesibilidad urbana en los recorridos y desplazamientos.
- Determinar la accesibilidad arquitectónica de las instalaciones del Palacio Municipal (Intendencia Municipal de Montevideo)

3. MÉTODO

En base a la revisión bibliográfica sobre la accesibilidad arquitectónica y urbanística, realizada en el punto 1, se fijaron los criterios para la selección del edificio y de los usuarios.

Se eligió el edificio del Palacio Municipal, ya que los Municipios forman parte de la rutina de muchos ciudadanos. Se acude a ellos para realizar trámites, pedir información, trabajar, consultar documentos o solicitar asesoramiento. Además, es un edificio que funciona durante todas las estaciones del año, lo que implica continuidad en el uso por el colectivo.

Los usuarios elegidos representan las discapacidades de mayor porcentaje en el Uruguay, y el desplazarse fuera del hogar el porcentaje más alto de necesidades de asistencia o ayuda.

3.1 Procedimiento y descripción

Se realizaron tres visitas al palacio municipal. Cada una de ellas acompañados de una persona con discapacidad motora, una persona con discapacidad visual y una persona con discapacidad auditiva. Los recorridos comenzaban desde sus lugares de residencia.

A partir de esa primera aproximación al tema, se recabaron datos, como para la elaboración de un cuestionario de construcción propia, que consta de dos partes.

Su parte inicial consta de 21 preguntas, organizadas en 7 grupos que describen: barreras arquitectónicas, recorridos urbanos, ómnibus urbanos, centro de Montevideo, Palacio Municipal (Edificio de la Intendencia), centros de asistencia médica e integración social, donde se tratan de forma general las diferentes discapacidades en estudio.

La segunda parte consta de 5 cuadros específicos, estructurados según los temas: recorridos urbanos, transporte urbano, centro de Montevideo, edificio de la Intendencia y centros de asistencia. En los mismos se recoge de forma particular en un anexo correspondiente a cada discapacidad en estudio (motora, visual y auditiva), según corresponda al entrevistado, los diferentes impedimentos para la accesibilidad para estas personas, que fuimos percibiendo en los recorridos.

Teniendo en cuenta que no existía ningún cuestionario específico para el análisis de las barreras existentes de personas discapacitadas auditivas, visuales y motoras, se decidió validar el cuestionario basándose en la revisión bibliográfica del tema, así como la revisión bibliográfica de otros cuestionarios, que sin ser del todo específicos, aportaron ciertos criterios de gran utilidad y una vez realizado, fue revisado exhaustivamente.

Luego de una primera instancia del recorrido con los futuros entrevistados, se les enviaron estos cuestionarios que fueron luego respondidos de forma electrónica por cada uno de ellos.

Los datos de esta investigación tuvieron un carácter cualitativo. Los diferentes parámetros analizados corresponden en su mayoría a las directrices marcadas por la Norma UNIT 200 (2007), la cual hace referencia a los “criterios y requisitos generales de diseño para un entorno edificado accesible”.

El tratamiento de los datos se realizó con 2 criterios:

→ en la parte general, se utilizaron los datos como para poder establecer porcentajes indicativos, a pesar de contar con una muestra relativamente acotada

→ en la parte específica, donde se contaba con datos de entrevistas y un solo cuestionario base, se realizó un análisis descriptivo de los mismos.

3.2 Estudio de casos

Respecto a la opinión de cada uno de los discapacitados sobre temas generales pudo recabarse la siguiente información:

Se reconoce como el principal problema de accesibilidad urbana las barreras arquitectónicas (100% de los entrevistados) y, en segundo lugar, el trato con las demás personas.

En cuanto a la opinión del aporte del gobierno, en ayuda, es muy diversa; desde reforzar el transporte colectivo, hasta a la obligatoriedad de subtítular películas e informativos en canales de aire.

Respecto a las líneas comunes de transporte, la opinión es de aceptable, en el 100% de los casos.

Todas las personas entrevistadas se trasladan al centro de la ciudad en forma diaria y opinan que su

accesibilidad es regular. Se marcan, como los problemas fundamentales, la inexistencia de rampas en todas las esquinas, así como rampas de acceso con pendientes muy pronunciadas, sin contemplar normativa alguna, que imposibilita su uso cómodo.

3.3 RESUMEN DE PARÁMETROS ARQUITECTÓNICOS Y URBANOS RELEVADOS:

1. Limitaciones urbanas principales

- 100% Barreras arquitectónicas
- 100% Accesibilidad motora
- 33% Problemas con los carteles informativos de ayuda
- 33% Problemas con las informaciones acústicas
- 100% Problemas con el trato con las demás personas

2. Frecuencia de recorridos urbanos

- 0% Una vez al mes
- 0 % Una vez, o más, a la semana
- 100% A diario
- 0% Nunca

Medios de transporte utilizados

100% Sin vehículo
0% Con vehículo privado
100% Con vehículo público
0% En taxi / vehículo contratado

Uso de líneas de transporte colectivo urbano común67 %
Uso de transporte colectivo especial.....33%

3. Frecuencia de uso del transporte

- 0% Una vez al mes
- 0 % Una vez, o más, a la semana
- 100% A diario
- 0% Nunca

Transporte urbano

0% Excelente
100% Regular
0% Bueno
0% Malo

4. Frecuencia de traslado al centro de la ciudad

- 0% Una vez al mes
- 0 % Una vez, o más, a la semana
- 100% A diario
- 0% Nunca

Adecuación urbana del centro de la ciudad para una persona con discapacidad

0% Excelente
100% Regular
0% Bueno
0% Malo

5. Frecuencia de uso del Palacio Municipal

- 33% Una vez al mes
- 0 % Una vez, o más, a la semana
- 67% A diario
- 0% Nunca

Adecuación del edificio del Palacio Municipal para una persona con discapacidad

- 0% Excelente
- 67% Regular
- 33% Bueno
- 0% Malo

La actitud que tienen las demás personas hacia una persona con discapacidad

- 0% Excelente
- 67% Regular
- 33% Bueno
- 0% Malo

3.4 Discapacidad motora

Datos del entrevistado

- Dirección: Areguatí 3217_Barrío Flor de Maroñas.
- Sexo: Mujer
- Edad: 65 años
- Discapacidad: Paraplejía como resultado de Poliomielitis

Datos de la ciudad

La entrevistada se traslada hacia el Palacio Municipal en el Ómnibus colectivo de la Empresa CUTCSA, “línea B”.



Figura 3- Recorridos de ómnibus de Accesibilidad Certificados. Empresa CUTCSA_ Transporte colectivo. Del sitio Web_ www.cutcsa.com.uy



Figura 4- Foto aérea ciudad de Montevideo Localización de origen y destino

Fig 5- Transporte colectivo. Horarios línea "b" _ línea azul

Punta de Rieles - Terminal Playa del Cerro

9.30	13.55	18.10	Punta de Rieles
9.38	14.03	18.18	Cno. Maldonado y Libia
9.46	14.11	18.26	8 de Octubre y Pirineos
9.52	14.17	18.32	8 de Octubre y Pan de Azúcar
10.01	14.26	18.41	8 de Octubre y Luis A. de Herrera
10.05	14.30	18.45	Hospital de Clínicas
10.11	14.36	18.49	Av. Italia y Br. Artigas (Tres Cruces)
10.23	14.48	19.00	18 de Julio y Ejido
10.30	14.55	19.16	Palacio Legislativo y Daniel Fernández Crespo
10.36	15.01	19.12	Agraciada y Entre Ríos
10.44	15.09	19.19	Agraciada y Br. Artigas
10.48	15.13	19.23	Agraciada y Zufriategui
10.50	15.15	19.25	Agraciada y Freire
11.05	15.30	19.39	Curva Tabarez
11.23	15.48	19.57	Terminal Playa del Cerro

Terminal Playa del Cerro – Punta de Rieles

7.12	11.39	16.04	Terminal Playa del Cerro
7.30	11.57	16.22	Curva Tabarez
7.45	12.12	16.37	Agraciada y Freire
7.52	12.19	16.44	Agraciada y Zufriategui
7.56	12.23	16.48	Agraciada y Br. Artigas
7.59	12.26	16.51	Agraciada y Entre Ríos
8.05	12.32	16.57	Palacio Legislativo y Colombia
8.12	12.39	17.04	Yaguarón y 18 de Julio
8.24	12.51	17.16	Br. Artigas y Av. Italia
8.28	12.55	17.20	Hospital de Clínicas
8.32	13.59	17.24	Luis A. de Herrera y 8 de Octubre
8.44	13.11	17.36	8 de Octubre y Pan de Azúcar
8.47	13.14	17.39	8 de Octubre y Pirineos
8.56	13.23	17.48	Cno. Maldonado y Libia
9.02	13.29	17.54	Punta Rieles

Vale mencionar que, en la ciudad de Montevideo, el transporte urbano colectivo común no es apto para personas con discapacidades motoras. Únicamente una empresa posee vehículos adaptados para personas con discapacidad motora, que requieran la utilización de silla de ruedas.

Por otra par, esta empresa posee únicamente 2 líneas, con recorridos y horarios muy limitados. Se puede deducir también, del análisis de los horarios, la poca flexibilidad que poseen para poder adaptarlos a la necesidad de ir y volver en un transporte colectivo. Inclusive, no existen horarios los días domingos. Por otra parte, los únicos dos recorridos posibles no pasan por lugares de interés cultural, como el centro histórico de la ciudad y se puede observar un recorrido centrado en los centros de salud pública.

No existen taxis que estén adaptados para transportar silla de ruedas, y los que pueden hacerlo, debes reservarlo con anticipación y, habitualmente, llegan con un retraso considerable. Vale acotar el alto precio que en Montevideo tienen los taxímetros.





Fig 6- Accesibilidad en el Barrio Flor De Maroñas



Fig 7- Accesibilidad en el Transporte Colectivo



Fig 8- Accesibilidad en La Explanada Municipal



Fig 9- Accesibilidad en El Municipal Palacio Municipal

3.5 Discapacidad visual

Datos del entrevistado

- Dirección: Juan Carlos Gómez y Reconquista – Ciudad Vieja
- Sexo: Hombre
- Edad: 45 años
- Discapacidad: Disminución acentuada de la visión.

El entrevistado se traslada a diario, desde su domicilio a diferentes puntos de la ciudad, especialmente al centro y barrios periféricos, como Peñarol, Pocitos, Cerrito de la Victoria, Piedras Blancas, etc.

Respecto a los recorridos urbanos, se evaluó como negativo la no existencia de pavimentos táctiles y la existencia de rejillas y alcantarillas a desnivel de los pavimentos en la vía pública. De la misma forma, se reconoció una buena ubicación de semáforos y un buen control de salientes arquitectónicas, a nivel de peatón.

Respecto a los omnibuses urbanos, existe una ausencia total de información en Braille, así como sonora, tanto a nivel de paradas, como de ómnibus es.

Se reconoció esta imposibilitada de acceso a la información Braille también en el edificio de Intendencia, como en centros de asistencia, impidiendo así tramites comunes con llenado de formularios etc. sin ayuda. El mobiliario urbano, así como dentro del edificio de la Intendencia, se evaluó en firma aceptable.

3.6 Discapacidad auditiva

Datos del entrevistado

- Dirección: Benito Blanco y Pereira -Pocitos
- Sexo: Mujer
- Edad: 27 años
- Discapacidad: Pérdida total de audición por enfermedad congénita.

La entrevistada se traslada a diario, desde su domicilio a diferentes puntos de la ciudad, especialmente al centro.

Respecto a los recorridos urbanos, se evaluó como negativo la no existencia de pantalla en semáforos para contar segundos restantes de luz roja, así como el cambio de color, ante situaciones de riesgo (ambulancias, bomberos, etc.)

Respecto a los omnibuses urbanos, existe una ausencia total de dispositivos para información, pero se valoró positivamente la actitud del personal de ómnibus.

En el interior de los edificios de la Intendencia y asistencia médica, se evaluó buena la existencia de señalizaciones visuales, así como el acceso a todos los niveles, pero se verifica la inexistencia de ningún intérprete de signos que permita una comunicación para realizar trámites.

Los pavimentos señalizados no existen, ni dentro, ni fuera del edificio en estudio.

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

En esta discusión de datos vamos a tener en cuenta la accesibilidad en los elementos de las instalaciones del Palacio Municipal, vistos desde el punto de vista de la persona discapacitada como usuario esporádico del mismo.

Comenzaremos analizando la accesibilidad urbana en los recorridos y desplazamientos.

- Tanto en las zonas periféricas, como en el centro de la ciudad, faltan buenos accesos a casi todas las aceras y en los cruces peatonales, obligando a la persona a circular por la calzada.
- El personal del servicio de ómnibus, si bien muestra interés en colaborar con la persona discapacitada, no tiene claridad de cómo poder ayudar correctamente.
- La cercanía de la parada del ómnibus, con respecto al edificio es muy buena, pero el recorrido, desde la parada para acceder al edificio propiamente dicho, es muy difícil, generando traslados inseguros en el centro de la ciudad y recorridos complejos.
- En la explanada del edificio no existe una señalización de los accesos aptos para sillas de ruedas. En dicha explanada, las rampas que van salvando los niveles intermedios se ubican en extremos opuestos, lo que genera un trayecto incrementado. En el comienzo de una de las rampas (sobre la calle Santiago de Chile) se encuentra un obstáculo que dificulta el acceso a la rampa. La rampa sobre la calle Ejido tiene una pendiente muy pronunciada. Ninguna de las dos rampas posee pasamanos.
- La rampa de acceso al edificio tiene una única rampa angosta, sin pasamanos y con una pendiente excesiva. Esta rampa, por otra parte, se encuentra ubicada ocupando el único acceso habilitado del edificio, generando congestiones en los horarios pico.

Seguiremos analizando la accesibilidad en el interior del edificio.

- Los funcionarios de atención al cliente no tienen la información requerida y facilidades para un discapacitado motor. No tenían conocimiento de la existencia de baños adaptados.
- Los baños del hall Central no tenían las dimensiones requeridas, imposibilitando el acceso en silla de ruedas u otro vehículo.
- El único baño disponible se encuentra en un primer piso. No está señalizado, por lo que es difícil encontrarlo. También pudimos percibir cierta molestia de los funcionarios al requerir estos servicios especiales. Para acceder a este baño, en primer piso, era necesario tomar los ascensores ubicados en el sector opuesto del hall, que se encuentran en mal estado de conservación y funcionamiento.
- El baño es amplio y de dimensiones adecuadas según las normativas.
- Se pudieron observar, en las cercanías de muchas oficinas, la existencia de barreras arquitectónicas, que dificultan la independencia del individuo. Por ejemplo, en muchas de las cuales se tramitan expedientes comunes, de servicios médicos e, incluso, de trámites para vehículos particulares

para discapacitados poseen pequeñas escaleras, de 4 o 5 escalones, que imposibilitan el acceso a personas con discapacidades motoras, siendo necesario, entonces, la presencia de otra persona que pueda colaborar. También se evaluó como un problema de accesibilidad a niveles intermedios en la intendencia, si bien se valora positivamente la existencia de medios alternativos a las escaleras como la existente (silla con guía lateral mecánica), para descender a la salida del edificio por calle Soriano.

5. CONCLUSIONES

El trabajo de observación del recorrido y de las instalaciones llevado a cabo, demostró que las actuaciones, en materia de accesibilidad arquitectónica, han sido, hasta el periodo de la conclusión de esta investigación, bastante irregulares y descoordinadas.

Aparece un balance que resulta insuficiente, desde el punto de vista arquitectónico. No ha existido un cumplimiento normativo estricto de la ley que la propia Institución promueve, ni tampoco se han tenido en cuenta otras posibles adaptaciones específicas para el colectivo de personas con discapacidades motoras.

Se puede reconocer una dificultad para la adaptación de la ciudad y los edificios existentes debido a:

- La amplitud y variedad de los sectores implicados, ya que existe una burocracia administrativa importante y una ausencia de conciencia ciudadana solidaria.
- Importantes implicaciones económicas, fundamentalmente en los espacios ya edificados, ya que en la instalación estudiada se ha encontrado que no han realizado modificaciones importantes para garantizar la accesibilidad.
- Limitaciones de marco legal, por la inexistencia de leyes y la existencia de reglamentaciones desvinculadas, que resulta difícilmente aplicables y a menudo contradictorias. Hay una carencia absoluta de una normativa que desarrolle las adaptaciones específicas, para los diferentes colectivos de personas con discapacidad, ya que tan solo se dan directrices generales sobre accesibilidad.

Con todo esto se puede afirmar que, no se ha llevado a cabo de una forma estricta la legislación sobre accesibilidad, refiriéndonos solo desde el punto de vista de las personas con discapacidades motoras, auditivas y visuales.

Tal vez hubiese sido necesario otros cuestionarios complementarios sobre evaluaciones objetivas o subjetivas del grado de accesibilidad percibida por mayor cantidad de discapacitados de los tres tipos.

6. REFERENCIAS

- UNIT - INSTITUTO NACIONAL DE NORMAS TÉCNICAS. **UNIT 200:2007**. Accesibilidad de las personas al medio físico. Criterios y requisitos generales de diseño para un entorno edificado accesible. Montevideo, Uruguay.
- UNIT - INSTITUTO NACIONAL DE NORMAS TÉCNICAS. **UNIT 905:2006**. Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Rampas fijas adecuadas y básicas. Montevideo, Uruguay.
- UNIT - INSTITUTO NACIONAL DE NORMAS TÉCNICAS. **UNIT-NM 313:2007**. Ascensores de pasajeros – Seguridad para la construcción e instalación - Requisitos particulares para la accesibilidad de las personas, incluyendo las personas con discapacidad. Montevideo, Uruguay.
- CIF – CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL DEL FUNCIONAMIENTO DE LA DISCAPACIDAD Y DE LA SALUD. Resolución **WHA54.21** del 22 de mayo de 2001. Organización Mundial de la Salud (OMS).
- INE - INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DEL URUGUAY. **Encuesta nacional de personas con discapacidad**. Informe final - Diciembre de 2004
- ACCEPLAN 2003-2010. LIBRO BLANCO - **Plan De Accesibilidad en España 2003-2010. Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades**.
- ABEL BUSTOS – ANA DE LA TORRE. **La accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad sensorial en los espacios deportivos de Asturias**.
- REVISTA DIGITAL – Buenos Aires Alom11 N° 103 Diciembre 2006
- A FONDO_ Análisis_ informe. **Accesibilidad en las ciudades: analizados zona centro, ayuntamientos, ambulatorios, bus urbano y eurotaxi en 18 ciudades**.

7. AGRADECIMENTOS

Los autores agradecen a las personas que fueron entrevistadas y que colaboraron en el presente trabajo: Noemí Castro, Gabriel Soto, y Lorena Rucanski.