

Una ciudad para todos

POR MELISA MACHADO

Desde 1990, el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) se ha venido reuniendo, una vez por semana durante dos horas, a fin de tratar de unificar las disposiciones más adecuadas para lograr una mayor accesibilidad de las personas con capacidad diferente a los edificios y a la vía pública.

La arquitecta Graciela Musio, integrante de UNIT, explicó el funcionamiento de esta organización sin fines de lucro, establecida desde 1939. *“Elaboramos normas técnicas que se aplican dentro del ámbito voluntario. Para lograrlo se organizan comités técnicos, es decir, grupos de trabajo con representantes de todos los involucrados. Esto garantiza que durante el proceso de elaboración están reunidos los involucrados y se logre un consenso pues, para que salga una norma, se tienen en cuenta los intereses de cada uno de los actores”.*

En 1990, se llevó a cabo en Montevideo un seminario de Expertos en Legislación sobre Discapacidad, organizado por la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) y constituyó uno de los pasos previos a la elaboración de un decreto municipal para reglamentar la eliminación de las barreras arquitectónicas. En ese momento, la IMM solicitó a UNIT la elaboración de la normativa. A poco de trabajar, notaron que el tema no podía circunscribirse a las particularidades de un país ni de una sociedad sino que era un problema internacional. *“Así que asumimos la secretaría y convocamos a todos los que tenían que ver con el tema a nivel panamericano. Llevamos adelante el programa, elaboramos los documentos y los sometimos a consideración de todos. Esto nos exigió tener en cuenta los antecedentes en Uruguay, Brasil, Argentina, México, Bolivia, entre otros. Fue una tarea ardua pero, hasta el día de hoy, el Comité de Accesibilidad es uno de los que tiene mejores resultados”*, aseguró Musio.

A pesar de que el reglamento existe y está vigente, su aplicación es voluntaria. Es habitual que algunos organismos públicos e instituciones privadas llamen a UNIT o a la IMM interesados

Los edificios públicos y privados de Uruguay no cuentan con la infraestructura adecuada como para que las personas con alguna lesión física, pasajera o permanente, puedan movilizarse por su cuenta. Desde hace dos décadas, diferentes organizaciones luchan para que se cumplan ciertas disposiciones que solucionarían este problema. La Comisión de Discapacidad del Sindicato Médico del Uruguay entiende que la accesibilidad al medio físico es uno de los primeros temas que deben resolverse en la atención a las personas con una capacidad física diferente.

por la normativa, pero no todos los que construyen un edificio se rigen por ella.

Un mundo ideal

“El mundo está pensado para seres ideales, personas en pleno uso de sus funciones, adultos, jóvenes y sanos. Pero la población también está compuesta por niños, ancianos, mujeres embarazadas y personas con alguna lesión física, total o parcial. En este aspecto es que sentimos que el término ‘barreras arquitectónicas’, es decir, aquello que impide que estas personas se desplacen fácilmente, adquiere pleno significado”, dijo la arquitecta Marta Gregorio, funcionaria de la IMM, integrante de la Comisión de Gestión Social para la Discapacidad y participante del comité técnico de UNIT.

“Según la Declaración Universal de los Derechos Humanos, todas las personas sin excepciones tienen derecho a participar de actividades sociales, productivas y lúdicas. Para esto la accesibilidad al medio físico es una condición indispensable”, acotó.

Antes de que la Intendencia le encargara a UNIT la realización del Comité de Accesibilidad, ya se había tratado de resolver el problema. En 1985, se formó una comisión integrada por Plenadi (Plenario de personas con discapacidad), la Facultad de Arquitectura y la IMM.

Todos los trabajos realizados culminaron, entonces, con la creación del Decreto Municipal N° 22.466, que reglamenta la construcción, ampliación y reforma de edificios, así como la urbanización de vías públicas, parques y jardines.

Gregorio, que trabaja en la IMM desde 1990, reconoce que si bien la reglamentación existe, en la práctica no siempre se cumple. *“Hay disposiciones sobre cómo deben ser las vías de acceso, los cruces peatonales, los pasamanos, los gabinetes higiénicos, los estacionamientos, las puertas, las cabinas telefónicas, los bebederos e incluso algunas*

de las viviendas para pensionistas que construye el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no todos los arquitectos, responsables de las obras, están concientizados con este problema ni han recibido buena información a lo largo de su carrera”.

Considera que *“hacer la normativa fue un paso esencial. En algunos casos se ha avanzado mucho, por ejemplo, en la parte nueva de 18 de Julio. Allí se ven los rebajes de los cordones y se ha tenido en cuenta que existiera una zona libre de obstáculos. Por otro lado, tenemos problemas hasta con los propios funcionarios municipales, arquitectos e ingenieros que, en el momento de realizar los proyectos, se pasan por alto la reglamentación”.*

Para impedir estos “olvidos”, Gregorio llama a los profesionales apenas se entera que se está por comenzar una obra. En ocasión de la construcción de unas 40 viviendas, por parte de la IMM, la arquitecta llamó uno por uno a los 18 arquitectos de los 18 centros comunales zonales para recordarles el cumplimiento de la reglamentación. Según ella *“es en el quinto piso de la IMM, donde se aprueban los permisos de construcción y donde debería controlarse el cumplimiento de las disposiciones vigentes, pero, como desde la Facultad, históricamente, no hay una materia que sensibilice sobre esta problemática, hasta ahora el incumplimiento no es tratado como algo grave”.*

Teatralizar para sensibilizar

El arquitecto Jorge Galíndez, director de la División General de Arquitectura de la Universidad y coordinador del Instituto de Diseño de esa Facultad, dijo que *“existe en la Universidad una Unidad de Estudio de Accesibilidad (UEA) para sensibilizar a los estudiantes respecto a las dificultades que pueden encontrar personas con capacidad diferente cuando quieren movilizarse por la ciudad o entran a un edificio”.*

En la Facultad de Arquitectura se han llevado a cabo jornadas donde, a través de una teatralización con sillas de ruedas, bastones y antifaces que impiden la visión, se han tratado de detectar las posibles barreras físicas del medio urbano. De este modo se intenta una comprensión práctica del problema. *“Se trata simplemente de utilizar el sentido común. Los arquitectos somos generadores de barreras sin darnos cuenta. Estas teatralizaciones no son parte de un curso de especialización en accesibilidad, pero sí se pretende que sean parte de las pautas obligatorias que tienen que recibir los alumnos mientras cursan algunos talleres de proyectos y anteproyectos”*, agregó Galíndez.

En el momento en que se proyectaron las obras del SODRE y de la Sala Zitarrosa, la UEA recibió consultas por parte de los arquitectos e ingenieros encargados de las obras. Es así que esos lugares cuentan con las disposiciones adecuadas. En las mismas condiciones están la Facultad de Ciencias y la Regional Norte, de la Universidad, en Salto. En los demás edificios públicos, (incluidos facultades y centros de estudios), los problemas se intentan resolver a medida que aparecen.

En la Facultad de Arquitectura recientemente se ha instalado una plataforma de acceso para que pueda ingresar a clase un estudiante que quedó parálítico, en mitad de su carrera, por un accidente. La plataforma para acceder desde la calle en su silla de ruedas, se construyó con dinero donado por el centro de estudiantes, recaudado con las rifas de Arquitectura. Los estudiantes donaron el dinero para construir un ascensor interno que permita a su compañero desplazarse verticalmente dentro del lugar de estudio.

Para sensibilizar a los arquitectos, la IMM organiza cursos con información sobre las disposiciones vigentes. *“Previendo lo que hay que hacer, se abaratan costos y todos nos beneficiamos. Pero a veces los arquitectos se olvidan de tener previstas las cosas en el momento del proyecto. Luego, romper lo construido para hacer otra cosa, encarece los costos”*, explicó Galíndez.

El intendente de Montevideo, Mariano Arana, ha demostrado su interés en el tema. Recientemente solicitó que se agreguen barandas en las escaleras de acceso a las playas montevideanas. Se está pensando en implementar también un sistema de rampas.

Dificultades en el acceso

A pesar de que la reglamentación existe, son pocos los edificios que están equipados para permitir el libre acceso de las personas con capacidad física diferente. La arquitecta Mabel Ubiría, integrante de Plenadi, que debe trasladarse en silla de ruedas, contó que a menudo



Pieter Brueghel, "El viejo" (1526?-1569).
La parábola de los ciegos*

* En *La parábola de los ciegos*, así como en *Los tullidos* y otras obras, Brueghel pintó sin misericordia y con impresionante realismo a los discapacitados de su tierra y de su tiempo.

encuentra dificultades para movilizarse por su cuenta, a pesar de contar con un automóvil adaptado a su problemática. *“Cada vez que voy al aeropuerto, me encuentro con que no hay estacionamiento adecuado. Termino parando en algún sitio no permitido, a pesar de que se supone que en el aeropuerto el tema está solucionado. Con los baños pasa algo parecido: generalmente están cerrados y hay que andar buscando las llaves”*.

Ubiría ha dedicado su vida y su profesión a luchar por los derechos de las personas con discapacidad. *“Existen en nuestro país muchos niños con problemas motrices y con un intelecto común, que concurren a escuelas comunes, y que necesitan que sus padres los movilicen, porque no hay un sistema de transporte adecuado o porque las puertas de los edificios no tienen el tamaño indicado como para que alguien maniobre su silla de ruedas. A veces, esos padres están ocupados y los niños no pueden ir a clase. Es necesario que esa reglamentación se cumpla”*, explicó.

La Comisión Nacional Honoraria para la Discapacidad se ha encargado de organizar un sistema de camionetas, privado, que traslada a las personas por distintos puntos de la ciudad. *“Pero vale 30 pesos el viaje y para muchos es muy difícil pagarlo; sobre todo si son muchas las veces que se llama a la camioneta. Hay que tener en cuenta que la pensión por incapacidad es de 1.800 pesos mensuales y que no es tan fácil que la otorguen. Si hay alguien de la familia que se hace cargo de la persona o si los médicos del BPS comprueban que en esa casa hay televisión color, por ejemplo, ya no se otorga”*, contó Ubiría.

En la *Guía Montevideana de Recursos y Servicios para Personas con Discapacidad*, publicada por la IMM este año, se puede leer un artículo firmado por la arquitecta Gregorio que dice lo siguiente: *“Desde la Comisión de Gestión Social para la Discapacidad se trabaja –aún con dificultades– en la consideración de las obras municipales, especialmente en lo referente a los rebajes de cordón. Actualmente se realizan esfuerzos tendientes a lograr la paulatina incorporación de unidades accesibles en la flota de vehículos de transporte colectivo y recientemente se han instalado los primeros semáforos sonoros. También se incursionó en alternativas para la accesibilidad a los edificios, como la primera plataforma móvil para sillas de ruedas, construida en el local de la Comisión de Juventud de la IMM (la misma que luego se instaló en el edificio donde funciona UNITY en la Facultad de Arquitectura)”*.

En tanto, instituciones públicas y privadas siguen intentado que las personas con capacidad física diferente puedan movilizarse por su cuenta; entendiendo la importancia que tiene, desde el punto de vista de su salud psíquica, sentir que se valen por sí mismas. 