

Capítulo I. Legislación

«Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de los individuos y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica cultural y social» (Artículo 9.2 de la Constitución Española).

La Constitución Española, que declara la igualdad de los españoles e insta a los poderes públicos para que este mandato constitucional se plasme en la realidad, representa el punto de partida de una serie de leyes y decretos sobre **accesibilidad** y eliminación de **barreras** que tienen como fin garantizar la igualdad real y efectiva de los individuos y de los grupos.

En estos principios se inspira la Ley 13/1982 de 7 de abril de Integración Social de los Minusválidos que en su Título IX trata la cuestión de «Movilidad y **barreras** arquitectónicas», incidiendo en la necesidad de construir sin **barreras** y eliminar las existentes para facilitar la integración social y la completa realización personal de los disminuidos en sus **capacidades** físicas, psíquicas o sensoriales. Con este fin, insta de una parte a las Administraciones Públicas para que elaboren y aprueben las normas urbanísticas y arquitectónicas básicas a que deberán ajustarse los proyectos que se realicen en su ámbito de actuación, y de otra a los Ayuntamientos, que deberán prever planes de actuación para adaptar las vías públicas, **parques** y jardines, estableciendo la obligación que aquellos tienen de destinar un porcentaje de su presupuesto a estos fines.

Sin embargo, la primera normativa autonómica para la supresión de **barreras** arquitectónicas se publicó en el País Vasco en 1981, un año antes de la publicación de la ley anteriormente citada y conocida como LISMI. Posteriormente, aunque con una diferencia de hasta 17 años, el resto de Comunidades Autónomas publicaron normativas sobre esta materia.

Las primeras normativas adoptaron el marco legal de decreto, lo que impide sancionar las actuaciones que la incumplan. En los últimos años una gran parte ha adoptado el marco legal de ley, que sí permite sancionar el incumplimiento de la misma.

En general, estas normativas definen qué son las **barreras** arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la **comunicación**, y establecen, como punto de referencia, unos parámetros técnicos a los cuales deben ajustarse los profesionales para diseñar el **entorno**.

La aparición de estas normativas ha supuesto un gran salto cualitativo, ya que muestran la preocupación de los legisladores sobre la **accesibilidad** al **entorno** de todas las personas, si bien esta preocupación no presenta una correlación con la situación que día a día vivimos en nuestras ciudades: excusas sobre la disminución de los valores estéticos y sobre costos más altos por parte de arquitectos y constructores hace que se sigan creando espacios urbanos inaccesibles, **edificios públicos** de nueva construcción o remodelados no adaptados para todos y, tal vez lo más grave, el incumplimiento de esas normativas por los mismos organismos que están encargados de velar por su cumplimiento y garantizar el acceso para todos.

La **accesibilidad**, para que sea efectiva, debe estar garantizada por un plan global que, basado en un sistema normativo, prevea procedimientos para su cumplimiento y el control de las actuaciones.

Hay que impulsar la aplicación de estas normativas. Deben ser retirados, en la medida de lo posible, todos los obstáculos a la movilidad y a la **comunicación** existentes en **viviendas**, centros de trabajo, transportes, vía pública, etc., ya que uno de los requisitos más importantes para una exitosa integración a largo plazo es la adecuación del **entorno**. La aplicación de las normativas no beneficia solo a unos grupos sino al conjunto de los ciudadanos que en ellas viven, ya que favorecen una mejor calidad de vida para todos sus habitantes.

La **accesibilidad** para toda clase de usuarios debe ser una característica exigida en la totalidad de los edificios de nueva construcción, ya estén destinados a uso **público** o privado. Esta norma debe extenderse a los edificios en rehabilitación.

Solo una política de construcción coherente con este principio de **accesibilidad** para todos permitirá que nuestras ciudades sean más habitables. El problema de la **accesibilidad** no es solo de unos pocos, ya que ninguno tenemos garantizada para siempre la integridad total de las óptimas condiciones físicas, psíquicas y sensoriales.

Nuestras ciudades, herederas de un pasado urbanístico en el que no podían preverse las necesidades futuras, deben adaptarse a las características actuales de su población. Su diseño urbanístico, crecimiento y evolución, en gran parte espontánea, origina un sinnúmero de inconvenientes e incomodidades a la generalidad de los ciudadanos que en ellas viven, y llega en algunos casos a aislar y marginar a determinados colectivos.

Afortunadamente, cada día es más frecuente la presencia en nuestras ciudades de personas con distintas características que se desplazan autónomamente. La seguridad en esa movilidad es un factor directamente relacionado con el incremento de la integración social de esos colectivos.

En algunos casos es difícil, muy peligroso o incluso imposible para muchas personas transitar por algunos espacios o áreas supuestamente peatonales.

Si adoptamos las medidas oportunas para proyectar y urbanizar convenientemente nuestro espacio urbano, nos vamos a ver beneficiados todos en

mayor o menor medida, ya que niños, ancianos, lesionados, embarazadas o peatones con carros de bebé o de la compra y un largo etcétera también existen.

La **accesibilidad** es un derecho civil básico y se deben desarrollar todos los mecanismos que aseguren su implementación. La formación y profesionalidad de técnicos y gestores, la actuación conjunta de los colectivos afectados, así como la concienciación de los ciudadanos para el uso adecuado de las modificaciones que se realizan, es de una importancia decisiva para que todos podamos ejercitar nuestros derechos civiles básicos de igualdad y completa participación en la vida política, económica, cultural y social.

Donde se mejora la **accesibilidad**, todos salimos beneficiados:

- las **personas con movilidad reducida** temporal: mujeres embarazadas, personas que llevan cochecitos de niño, personas con bultos, escayoladas;
- las **personas con movilidad reducida** permanente: discapacitados físicos, psíquicos y sensoriales;
- las personas de la tercera edad y el resto de los ciudadanos, que ven facilitada su movilidad.

Por último, hemos de indicar que este libro aborda la **accesibilidad** de los distintos espacios para personas ciegas y deficientes visuales. Sin embargo, las características y diseños que se recogen son complementarios, y no excluyentes, a otras características y diseños especialmente realizados para otros colectivos de discapacitados.

[Inicio del documento](#) / [Capítulo siguiente](#) / [Índice general](#)