

Accesibilidad y Diseño Universal

La Ley 20.422 (Chile/2010), establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de las personas con discapacidad y define dos términos que son fundamentales en la nueva mirada que debemos dar a nuestras ciudades, servicios, entornos y edificios de uso o atención a público:

DISEÑO UNIVERSAL: Es la **actividad** por la que se conciben o proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL: Es la **condición** que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.

DISEÑO UNIVERSAL

El diseño universal incorpora desde su origen **7 principios** buscando que el producto, entorno o servicio sea posible de usar por la mayor variedad de personas, independiente de sus condiciones físicas, sensoriales, edad, conocimientos, estatura, etc.

1. IGUALDAD DE USO



El diseño debe ser **fácil de usar** y adecuado para todas las personas, independiente de sus capacidades o habilidades. Proporciona medios similares de uso, idéntico o equivalente.



2. FLEXIBILIDAD



El diseño **se acomoda a una amplia gama y variedad de capacidades individuales**, por ej. acomodando alternativas de uso para personas diestras o zurdas.



3. USO SIMPLE Y FUNCIONAL



El funcionamiento del diseño debe ser **simple de entender**, sin importar la experiencia, conocimiento, idioma o nivel de concentración del individuo. Elimina complejidad innecesaria, es simple de usar no requiriendo instrucciones.



4. INFORMACIÓN COMPRENSIBLE



El diseño **comunica información al usuario**, aunque éste posea una alteración sensorial. Utiliza distintas formas gráficas, verbal o táctil. Utiliza contraste adecuado entre la información y sus alrededores. Maximiza la

legibilidad de la información esencial. Proporciona dispositivos o ayudas técnicas para personas con limitaciones sensoriales.



5. TOLERANCIA AL ERROR



El diseño **reduce al mínimo los peligros** y consecuencias adversas de acciones accidentales o involuntarias. Reduce las posibilidades de riesgos y errores (proteger, aislar o eliminar aquello que sea posible riesgo). Minimiza

las posibilidades de realizar actos inconscientes que impliquen riesgos.

6. BAJO ESFUERZO FÍSICO



El diseño puede ser **utilizado eficiente y cómodamente con un mínimo de fatiga física**.

Permite al usuario mantener una posición neutral del cuerpo mientras utiliza el elemento. Usa la fuerza operativa en forma

razonable. Minimiza las acciones repetitivas y el esfuerzo físico sostenido.

7. ESPACIO Y TAMAÑO PARA LA APROXIMACIÓN Y USO



Dispone **espacios de tamaños adecuados para la aproximación, alcance, manipulación y uso**, sin importar el tamaño, postura o movilidad del individuo. Otorga una línea clara de visión y alcance cómodo hacia los elementos tanto para personas de pie o sentadas. Adapta opciones para asir elementos para manos de mayor o menor fuerza y tamaño. Algunos espacios consideran elementos extra de apoyo o para la asistencia de las personas.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Los principios de diseño universal aportan la condición de accesibilidad a los entornos, productos o servicios, permitiendo un uso intuitivo, sin notar nada exclusivo para un tipo de usuario. El diseño es igual o equivalente para todos, cómodo, estético y seguro. El usuario se acomoda instintivamente a la circulación y uso de los espacios, sin tener que buscar alternativas que se ajusten a su condición particular de desplazamiento, capacidades sensoriales o cognitivas.

La accesibilidad universal no restringe su uso a un tipo o grupo de personas específico. Los entornos, productos o servicios pueden ser usados por todas las personas con comodidad y seguridad a lo largo de la vida.



El pavimento liso entre adoquines irregulares otorga las condiciones de accesibilidad universal al recorrido.

RUTA ACCESIBLE

Parte de una vereda o circulación, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido. La ruta accesible permite aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si en algún tramo no es posible realizar alguna de estas acciones, la cadena de accesibilidad se rompe y el espacio o situación se torna inaccesible. **La accesibilidad debe ser analizada como una serie de acciones que se vinculan necesariamente entre sí.**



Una pasarela accesible en un Parque Nacional (foto izq.) o la demarcación que une los estacionamientos con la edificación (foto der.), otorgan la conexión y continuidad de la “ruta accesible”, necesaria para realizar los desplazamientos con seguridad y autonomía.

FUNCIONALIDAD Y DISCAPACIDAD

“Persona con discapacidad es aquella que teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual, o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. (Ley 20.422 - Chile)

El grado de discapacidad del ser humano dependerá del entorno en el que se desenvuelva. Aquellos impedimentos u obstáculos físicos o de comunicación que limitan o impiden la libertad de movimientos y autonomía de las personas corresponden a las llamadas barreras del entorno, que se clasifican en:

- ▶ **Barreras urbanísticas:** aquellas que se encuentran en las vías y espacios de uso público.
- ▶ **Barreras arquitectónicas:** aquellas que se encuentran en el acceso e interior de los edificios públicos o privados.
- ▶ **Barreras en el transporte:** aquellas que se encuentran en los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo.
- ▶ **Barreras de comunicación:** Todo impedimento para la expresión y la recepción de mensajes a través de los medios de comunicación o en el uso de los medios técnicos disponibles.

Las barreras aumentan la discapacidad de las personas al obstaculizar el acceso, desplazamiento, circulación y uso de el entorno, productos y servicios.



Los cambios naturales que se generan durante la vida nos hacen vulnerables a cruzar o acercarnos a la línea que nos separa de la discapacidad, frente a un medio que ha sido diseñado históricamente para un modelo “estándar” de ser humano.

Los siguientes estados son algunos en los que se hacen visibles la disminución de las funcionalidades de la persona durante el transcurso de la vida:

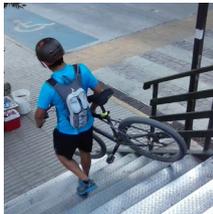
- ▶ La infancia.
- ▶ Los cambios que trae consigo la vejez.
- ▶ La obesidad.
- ▶ Las diferencias en la antropometría o dimensiones del cuerpo.
- ▶ El embarazo.
- ▶ El uso de lentes y/o audífonos.
- ▶ Secuelas físicas y/o sensoriales por enfermedad o accidente.
- ▶ Lesionados temporales.



El solo hecho de portar un bulto o llevar un coche de niños disminuye la movilidad y percepción de las personas con su entorno.

Esto nos demanda **el desafío de desarrollar entornos accesibles y universales**, que no impongan barreras y que permita a todos desarrollar un modelo de vida lo más autónoma e independiente. De esta manera, la responsabilidad de disminuir el grado de discapacidad de las personas se traslada a la sociedad, a cada uno, ya sea en su ámbito profesional o ciudadano, nos delega la responsabilidad de eliminar barreras arquitectónicas, de comunicación y actitudinales.

Invitamos a los profesionales y gestores de proyectos públicos a utilizar estos conceptos en el desarrollo de nuestras ciudades, entornos y servicios, ampliando la mirada hacia las diferentes capacidades y habilidades de las personas. La clave para incluir a las personas de todas las edades y habilidades se encuentran en los 7 principios del diseño universal.



“El Diseño Universal busca estimular el desarrollo de productos atractivos y comerciales que sean utilizables por cualquier tipo de persona. Está orientado al diseño de soluciones ligadas a la construcción y al de objetos que respondan a las necesidades de una amplia gama de usuarios.” Ron Mace (1941 – 1998) Creador del término “Diseño Universal”

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN FICHAS TEMÁTICAS ACCESIBLES:

<p>ciudadaccessible</p> <p>1 ciudadaccessible ACCESIBILIDAD Y DISEÑO UNIVERSAL</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>2 ciudadaccessible VÍAS PEATONALES ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>3 ciudadaccessible ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>4 ciudadaccessible BAÑOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>5 ciudadaccessible RAMPAS Y CIRCULACIONES VERTICALES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>6 ciudadaccessible COMERCIO Y SERVICIOS ACCESIBLES</p>
<p>ciudadaccessible</p> <p>7 ciudadaccessible DEPARTAMENTOS Y VIVIENDA ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>8 ciudadaccessible TURISMO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>9 ciudadaccessible ALOJAMIENTO TURÍSTICO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>10 ciudadaccessible EVENTOS Y ESPECTÁCULOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>11 ciudadaccessible ACCESIBILIDAD EN OFICINAS DE ATENCIÓN</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>12 ciudadaccessible ACCESIBILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS</p>
<p>ciudadaccessible</p> <p>13 ciudadaccessible PLAZAS Y PARQUES URBANOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>14 ciudadaccessible PARADEROS Y REFUGIOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>15 ciudadaccessible ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO LABORAL</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>16 ciudadaccessible CRITERIOS DE EVACUACIÓN ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>17 ciudadaccessible PATRIMONIO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p> <p>18 ciudadaccessible SEÑALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN ACCESIBLES</p>

