

SIMPOSIO LATINOAMERICANO DE REHABILITACION

LA PERSONA MINUSVALIDA FRENTE AL  
PROBLEMA DEL TRANSPORTE

EQUIPO DE LA MISION TECNICA ESPAÑOLA  
EN EL SINAF  
SAN JOSE, COSTA RICA.

MAYO, 1981

1. INTRODUCCION

Es un fenómeno que se viene repitiendo en todo el mundo. Durante largo tiempo el minusválido ha vivido encerrado en su propia casa. Ahora, cuando al fin decide salir a la calle, se encuentra con la triste realidad de que las ciudades no son espacios racionales pensados para convivir, sino monstruos urbanísticos y circulatorios que marginan a unos y enloquecen a todos. Ante este estado de cosas, los minusválidos, asociados o por libre, han comenzado el penoso peregrinaje de sus reivindicaciones y la larga letanía de denuncias ante una sociedad que, les margina o simplemente les ignora.

"El impedido tiene derecho a los medios destinados a permitirle lograr la mayor autonomía posible". "El impedido tiene derecho a que se tengan en cuenta sus necesidades particulares en todas las etapas de la planificación económica y social". Estas frases, tomadas de los puntos cuarto y octavo de la Declaración de los Derechos de los Impedidos, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, nos muestra que a nivel teórico las cosas andan mucho mejor que en la realidad.

Son cuatrocientos millones de personas las que se calcula tienen algún tipo de minusvalía, de las cuales trescientos millones pertenecen al tercer mundo. Si tenemos en cuenta la decisiva incidencia que la facilidad o dificultad de movilidad y traslado tienen en aspectos tan importantes de la vida de las personas minusválidas, tales como las relaciones sociales, la asistencia a los centros de rehabilitación, el seguimiento de los cursos escolares y educativos, las necesidades de la vida diaria y la incorporación a la vida laboral; forzosamente habrá de

convenirse en que la organización de un sistema de transporte adecuado para minusválidos es un tema de vital importancia. Máxime, cuando la mayor parte de las medidas que se adopten tendrán una repercusión muy beneficiosa en otros sectores de población como los ancianos, señoras embarazadas, personas obesas, etc. . Tal vez no se haya enfatizado suficientemente que aproximadamente un tercio de la población se beneficiaría directamente de la puesta en marcha de transportes aptos para personas minusválidas.

En un intento por acercar y adecuar la realidad de cada día y de cada país a los principios teóricos declarados y aprobados por las Naciones Unidas, vamos a analizar seguidamente los diferentes medios de transporte en sus dificultades concretas de utilización por las personas impedidas, esbozando al mismo tiempo algunas soluciones experimentadas en los países más avanzados. Dado que esta exposición se engloba dentro del Seminario Latinoamericano sobre "Integración del Minusválido a la Actividad Económica", haremos más hincapié en aquellos medios de transporte más utilizados en la actividad diaria laboral en estos países.

En un mundo, donde las ciudades ensanchan sus límites sin medida, contar con los medios adecuados de transporte es aspecto muy importante en la vida laboral de cualquier persona. Para el minusválido es sin embargo vital. Tan es así, que si esos medios no existen o no son adecuados, se verá forzado a renunciar sistemáticamente a cuantas oportunidades le surjan en este campo.

En este sentido, podemos decir sin embajes que la integración laboral y por ende la rehabilitación integral de la mayoría de las personas minusválidas, particularmente de aquellas que viven en la ciudad, pasa inexorablemente por la solución de un transporte adecuado.

## 2. MEDIOS COLECTIVOS DE TRANSPORTE

### 2.1 Transportes Aéreos y Marítimos:

Aunque los problemas derivados de la falta de adaptación de estos medios para ser usados sin dificultad por las personas minusválidas son muy serios en el sistema actual de comunicaciones nacionales e internacionales, su incidencia en la integración del minus válido a la actividad económica y por ende al trabajo diario es menor. Por ello vamos a considerarlos muy sucintamente.

En todo caso deberá haber espacio suficiente y facilidades de aseo adecuados para los usuarios de silla de ruedas en aviones y barcos. Sería igualmente necesario eliminar las restricciones en el uso de estos medios como la no aceptación de ciertas categorías de minusválidos en los aviones, la prohibición de llevar consigo las baterías de ácido en sillas eléctricas, de ser acompañados por perro guía, etc.. Por lo demás, no hay uniformidad de normas en las compañías aéreas lo que contribuye a crear una mayor desorientación.

La adaptación de los aeropuertos y puertos: entradas y salidas, teléfonos, aseos, subidas y bajadas es otro de los aspectos a contemplar.

## 2.2 Ferrocarril:

### 2.2.1 Trenes.

Es una realidad que la mayor parte de los modelos de trenes existentes en la actualidad tienen un diseño totalmente inadecuado para minusválidos.

Normalmente hay un gran desnivel entre el andén y la entrada al tren. Las puertas, o son muy estrechas o si son dobles, están en muchos casos separadas por una barra central. Algo parecido cabría decir de pasillos y servicios W.C.

Países como Holanda están utilizando una rampa portátil para el acceso a los trenes y un servicio de asistencia para minusválidos, siempre que con 40 horas se ratifique el viaje a un teléfono especial.

En este sentido sería deseable que, al menos un compartimiento por vagón estuviese adaptado para permitir el paso de silla de ruedas, así como un servicio W.C. . En trenes de larga distancia, sería muy conveniente la adaptación de restaurant y de un compartimiento al menos de cada coche-cama.

Por otra parte son varios los países -Francia, Holanda, España entre otros- que conceden billete gratuito al acompañante del minusválido, que no puede viajar sin ser asistido. Asimismo es frecuente la concesión de tarifas reducidas para los minusválidos de cierta gravedad.

### 2.2.2 Ferrocarriles metropolitanos y suburbanos.

En la actualidad las mayores dificultades para la utilización normal de este medio de transporte surgen de la falta de adecuación de las estaciones y accesos subterráneos. Estrechos torniquetes para control automático de billetes de usuarios, escaleras mecánicas, un sin fin de pasillos y cambios de nivel, son los principales obstáculos que hacen inviable este medio rápido a muchos minusválidos.

Las soluciones más sobresalientes que se están proponiendo en diversos países contienen estas medidas:

- Evitar el paso a través del torniquete facilitando una zona lo suficiente amplia para ser utilizada por personas minusválidas.
- Establecer un sistema de pago mediante tarjetas de validez semanal o mensual con el fin de eliminar en lo posible el pago en metálico.
- Instalar ascensores que conecten directamente la entrada superior con el andén de acceso a las unidades del metro.
- Señalar con colores adecuados las escaleras mecánicas para poder ser utilizadas por personas con problemas de visibilidad (Asociaciones de ciegos como la ONCE en España solicitan la sonorización

adecuada de dichos instrumentos para poder ser utilizados por ciegos).

- Señalar, por las mismas razones, con una franja longitudinal el final del andén que permita el acceso al tren.
- Diseñar las unidades del metro con puertas amplias, asientos reservados cerca de las puertas y barras o elementos de asimiento adecuados.
- Indicar de forma sonora el nombre de la estación antes de cada parada.

### 2.3 Autobuses y Tranvías:

Por ser de los medios de transporte más frecuentemente utilizados, los estudiaremos con más detenimiento.

Veamos brevemente la secuencia que debe seguir una persona minusválida en este caso -que se apresta a utilizar un autobús de transporte colectivo o un tranvía:

- a. Debe esperar en la parada correspondiente. Si esta parada no está señalizada correctamente o falta totalmente la señalización como sucede en San José en muchos casos, el error entre el lugar de espera y el sitio de detención de autobuses puede suponer una distancia de 10 a 20 metros. Esto, que le persona normal lo subsana con una pequeña carrera, para el minusválido es un grave problema.

- b. Debe subir al autobús superando un desnivel de más de 50 centímetros mediante dos o tres peldaños de gran pendiente, lo que viene a ser un obstáculo insuperable para sillas de ruedas o minusválidos seriamente afectados del aparato locomotor.
- c. Debe pagar en metálico y esperar la vuelta de la moneda mientras se mantiene en actividad estática en un espacio sumamente reducido.
- d. En el caso de Costa Rica (San José) se pasará seguidamente a través de un torniquete o trompo giratorio de una anchura aproximada 38 centímetros. Las dificultades no precisan tan siquiera de comentarios.
- e. Tendrá luego que buscar asiento libreo o permanecer de pie manteniendo el equilibrio en marcha agarrándose a las barras o anillos existentes y desplazándose a medida que otros viajeros hacen la entrada.
- f. En el momento de terminar su trayecto deberá pulsar los timbres de aviso, situados en San José y otros muchos sitios, encima de las ventanillas o bien avisar de viva voz.
- g. Buscar la puerta de salida y descender los escalones del autobús.

Este proceso, someramente descrito, limita o impide en gran medida la utilización de estos transportes colectivos por personas minusválidas. ¿Qué soluciones se están adoptando en el campo internacional para obviar estas dificultades?.

### 2.3.1 Autobuses colectivos adaptados.

Una primera medida defendida en el caso de España por un buen sector de las Asociaciones de minusválidos, según encuesta de opinión pasada a estos efectos, consiste en la adaptación de estos transportes. Esta adaptación requerirá al menos:

- Una buena señalización de las paradas, bien visibles tanto de día como de noche, con colores a ser posible diferentes de otras señales para facilitar su identificación a los minusválidos con problemas de visibilidad.
- Utilización en una de las puertas de una rampa elevadora para los casos de sillas de ruedas y personas seriamente afectadas del aparato locomotor. El resto de las puertas deben ser suficientemente amplias.
- Disminución del desnivel entre el suelo y el piso de los vehículos, rebajando éste en los nuevos modelos.
- Sistema de pago mediante tarjetas, carnets u otros procedimientos que eviten el pago en metálico.
- Eliminación del torniquete o trompo que dificulta el acceso no solo a minusválidos sino también a ancianos, mujeres embarazadas, personas obesas, etc..

- Reserva de asientos y espacios para sillas de ruedas, cerca de la puerta de entrada.
- Pasillos amplios.
- A ningún minusválido debe exigírsele que se mueva mientras el vehículo está en marcha.
- Asideros abundantes situados a la altura conveniente. A este respecto parecen dar buenos resultados los asideros horizontales situados en el respaldo de cada asiento.
- Colocación de los timbres o pulsadores de solicitud de parada a una altura conveniente.

#### 2.3.1 Microbuses para minusválidos.

Una segunda alternativa, que no excluye a la primera, es la puesta en funcionamiento de un sistema de microbuses -de seis a ocho plazas generalmente- perfectamente adaptados para minusválidos y cuya misión es cubrir un servicio de "puerta a puerta" mediante la utilización de radio teléfono. Aparte de este servicio a solicitud, cubren los itinerarios más transitados por la población minusválida.

Como es lógico deducir, cualquiera de las medidas requiere un estudio sobre la población minusválida y sus necesidades reales de desplazamiento.

3. MEDIOS INDIVIDUALES DE TRANSPORTE

3.1 Taxis:

En dos aspectos, al menos, sería posible mejorar este medio tan utilizado por las personas minusválidas de cierta gravedad:

- En aquellas empresas o cooperativas que cuenten con una determinada flota de unidades, deberían tener algunas, en porcentaje que la propia autoridad podría determinar, con facilidades para el transporte de pasajeros minusválidos.
- Se deberá mentalizar a los taxistas, muchas veces reacios a tomar pasajeros en silla de ruedas, sobre la necesidad de su cooperación y ayuda efectiva en estos casos.

3.2 Vehículos particulares:

"Para el trabajador en silla de ruedas que necesita para llegar a su lugar de trabajo de un coche, este deberá ser considerado como uno de los requisitos para lograr el objetivo de la rehabilitación integral" dice el informe de expertos de Naciones Unidas titulado Barriers Free Design, chapter VI Barriers Impeding the Disabled in the Use of Means of Transportation. "Mis piernas son el coche" clamaba un parapléjico en Madrid en una concentración de minusválidos para exigir de la Administración una mayor atención. Era otra forma de repetir la misma idea. Merece la

pena pues, hacer un breve repaso a los diferentes aspectos que, a nuestro juicio, se deberán contemplar en este punto.

### 3.2.1 Licencia para conducir.

Es el primer problema que debe afrontar el minusválido. La obtención de la licencia suele ser mucho más costosa en tiempo y dinero que la de una persona normal, fruto de las dificultades añadidas como consecuencia de su minusvalía. Además necesita de un vehículo adaptado para hacer las prácticas.

En países como España, el minusválido es sometido a un examen médico especial, según el cual en el documento acreditativo de su Licencia o Permiso de Conducir vendrán especificadas la limitación de velocidad, adaptaciones del vehículo y demás condiciones a las que debe atenerse.

### 3.2.2 Adquisición del vehículo.

En el capítulo de gastos a los que el minusválido debe hacer frente cuando adquiere un vehículo, es conveniente resaltar los siguientes conceptos:

- Cuando en el país de origen existen modelos de fabricación nacional, puede adquirir uno de ellos o bien adquirir un modelo de fabricación extranjera. En este último caso caben dos supuestos, a saber:

que adquiriera un vehículo importado por exigencias de la propia minusvalía o que lo adquiriera simplemente porque le gusta más o prefiere el modelo. En ambos supuestos, así como con carácter general en los países que no tienen fabricación nacional, en la facturación del vehículo habrá una partida correspondiente a los derechos de importación, aunque su consideración deberá ser a nuestro juicio diferente en cada supuesto.

- Otro tanto cabe decir del impuesto de lujo, haciendo la diferencia entre la adquisición de un determinado modelo por exigencias de la minusvalía v. gr. necesidades de mandos automáticos, y la que simplemente persigue mayor comodidad o deseos de ostentación.
- En la mayoría de los casos se precisará algún tipo de adaptación a tenor de la minusvalía específica y en algunos casos se deberá efectuar una adaptación completa del vehículo.

### 3.2.3 Plazas de aparcamiento reservadas en lugares públicos y parqueos.

El volumen de la circulación de vehículos es de tal magnitud en cualquier ciudad de nuestros días, que el esfuerzo de la persona minusválida por lograr una movilidad eficaz servirá de muy poco en muchas ocasiones, si a la hora de acudir a edificios públicos, oficinas, lugares deportivos, iglesias, etc. así como al lugar de trabajo, se viera sometido a las

mismas dificultades de estacionamiento y aparcamiento que el resto de las personas normales.

Por eso, tanto las asociaciones y movimientos de mi nu sv ál id os como las políticas en esta materia de mu ch os g ob ie rn os, tienden a propiciar la existencia de un número determinado de plazas de aparcamiento reservadas para minusválidos cerca de los lugares men cion ad os.

#### 3.2.4 Estacionamientos.

La posibilidad de estacionar el vehículo en zonas de estacionamiento limitado (con parquímetros, franjas amarillas, etc.) o incluso prohibido, siempre y cuando no se interrumpa el tránsito normal, es otra de las necesidades que sobre todo en las áreas céntricas y comerciales de las grandes ciudades, nos puede ayudar a facilitar la adecuada movilidad de las personas minusválidas. La experiencia demuestra, nosotros personalmente lo hemos podido apreciar p.e. en Madrid, que su incidencia en el resto del tránsito rodado es prácticamente nula y sin embargo para los minusválidos es de gran ayuda.

#### 3.2.5 Tarjetas de identificación.

A fin de poder contar con un elemento de id ent ifi ca ci ón fácil de discernir por los agentes de la autoridad encargados de regular el tránsito, se están utilizando a gran escala en los países donde está

en vigor alguna de las medidas señaladas en los dos apartados anteriores, las llamadas "tarjetas de minusválidos". Normalmente se colocan en alguna parte bien visible dentro del propio vehículo y suelen llevar algún anagrama referente al tema y/o la palabra MINUSVALIDO en grandes caracteres.

A estos efectos, pensamos que debe dársele igual consideración al minusválido que conduce y al que siendo incapaz de conducir, es sin embargo el beneficiario del vehículo como usuario regular del mismo.

En Madrid, a título de ejemplo, estas tarjetas son expedidas por la autoridad local a propuesta de un Comité en el que están representados los propios minusválidos, el Servicio de Rehabilitación de Minusválidos y la Municipalidad, una vez comprobada fehacientemente la naturaleza y severidad de la minusvalía en el solicitante, según los criterios adoptados por el propio Comité.

#### 4. ASPECTOS ECONOMICOS

Tanto si consideramos los medios colectivos de transporte, como si nos fijamos en los medios individuales, podemos deducir inmediatamente que la mayoría de las medidas propuestas comportan un determinado gasto de tipo económico. ¿Quién va a pagar?. He aquí una pregunta sumamente importante.

Si partimos de la premisa de que el minusválido tiene los mismos derechos que el resto de los ciudadanos, es posible que la aceptación plena de la misma nos conduzca a la formulación de esta otra: "el minusválido tiene derecho a las mismas oportunidades que las demás personas". Esas oportunidades obviamente se las debe proporcionar la sociedad entera, y en su caso, la sociedad organizada que es el Estado.

Esto en la práctica ¿No supondría que el minusválido tiene derecho a que se le garantice su traslado en la ciudad, por ejemplo, a un costo similar al resto de los ciudadanos aunque para ello se haya hecho necesaria la adaptación de un autobús colectivo o la utilización de un microbús exclusivo para minusválidos que nunca va a ser rentable?. Es la sociedad solidariamente quien correría con esos gastos.

Un automóvil puede ser un "lujo" para una persona normal, "son sus piernas" para un determinado parapléjico. La adaptación de embrague o acelerador manual es un gasto extra que hace el minusválido para tener la misma oportunidad de trasladarse que otra persona.

No olvidemos que en definitiva es el concepto de rehabilitación integral con su inseparable corolario de integración laboral y social para las personas minusválidas el que está en juego.

Son consideraciones estas que han de tenerse muy en cuenta a la hora de determinar las posibles subvenciones, exenciones o ayudas y por supuesto a la hora de poner en marcha una legislación sobre minusvalía y transporte de minusválidos que haga realidad la igualdad de derechos.

5. CONCLUSIONES OPERATIVAS

En base a lo expuesto anteriormente, recogemos a modo de conclusiones operativas las medidas estudiadas que creemos más importantes, advirtiendo de antemano que su puesta en práctica habrá de adecuarse a la idiosincracia específica de cada país.

- a. Los nuevos proyectos de aeropuertos, puertos marítimos para viajeros y estaciones, deberán ser diseñados sin barreras arquitectónicas, así mismo deberán adaptarse los ya existentes en la medida de lo posible para poder ser utilizados normalmente por las personas minusválidas.
- b. Es necesario que se supriman a la mayor brevedad las restricciones existentes en algunas compañías aéreas para el uso libre del transporte aéreo por parte de algunas categorías de minusválidos.
- c. Cuando la estructura de la red de ferrocarriles haga imposible el acceso a los mismos en un plano horizontal, es recomendable que se utilicen rampas de acceso asequibles a los minusválidos más afectados.
- d. Al menos los servicios W.C. y un compartimiento por vagón deberían estar adaptados para minusválidos.
- e. En base a los estudios que deben realizarse sobre las necesidades reales de desplazamiento de la población minusválida, es conveniente la adopción alternativa o simultánea de estas dos medidas: autobuses colectivos adaptados y microbuses especiales para minusválidos.

- f. Entre los cambios a realizar para la adaptación de los autobuses colectivos se enfatiza como necesario y urgente, por su repercusión negativa en un amplio sector de la población (minusválidos, mujeres embarazadas, personas obesas, etc.) la eliminación del "trompo" o torniquete.
- g. Las empresas o cooperativas que cuentan con una determinada flota de taxis, deberán tener alguno en porcentaje que la autoridad competente determine, con facilidades especiales para el transporte de pasajeros minusválidos.
- h. Para aquellas personas minusválidas que, por la afección de su minusvalía, no pueden utilizar los transportes colectivos en su estado actual, considerando que el vehículo puede ser un requisito para su rehabilitación integral; debiera establecerse por parte de los gobiernos, ayudas especiales como exenciones de impuesto de lujo, de importación, etc., préstamos y subvenciones para la obtención de la licencia de conducir, la adquisición y la adaptación de los vehículos.
- i. Para facilitar la movilidad plena en las ciudades a las personas minusválidas con vehículo propio, se recomiendan las siguientes medidas: reserva de plazas en parqueos tanto de edificios públicos como comerciales, prioridad de estacionamiento en las zonas limitadas o prohibidas siempre que no se interrumpa el desenvolvimiento normal del tránsito y tarjeta de identificación acreditativa de la condición de minusválido.

- j. Es la sociedad solidariamente y no la persona minusválida en exclusividad, quien debe asumir los costos suplementarios que sean precisos para garantizar un transporte eficaz a los usuarios minusválidos.
- k. Es conveniente que se organicen campañas de mentalización e información sobre esta problemática para concientizar a la población en general y a las personas implicadas en particular. El ámbito y la difusión de estas campañas deberá ser cuidadosamente estudiados según los temas.
- l. Se recomienda a los gobiernos que estudien en sus respectivos países la posibilidad de aplicación de las medidas expuestas, dándoles el rango respectivo adecuado para vincular a la sociedad en su puesta en marcha.

A N E X O

NORMATIVA ESPAÑOLA SOBRE EL TRANSPORTE DE MINUSVALIDOS Y  
PRINCIPALES MEDIDAS ADOPTADAS

A efectos meramente indicativos y sin la pretención de ser exhaustivos, haremos un repaso de las principales normas y medidas adoptadas en España en relación con el transporte de personas minusválidas.

1. TRANSPORTES COLECTIVOS.

La orden del Ministerio de Obras Públicas de 21 de abril de 1944 concedió a los invidentes afiliados a la ONCE (Organización Nacional de Ciegos Españoles), el derecho a viajar por ferrocarril, acompañados por un vidente, con un solo billete. Asimismo la RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) concede importantes descuentos (según sea temporada alta o baja) a los declarados incapacitados totales. Estos mismos incapacitados pueden obtener tarifa reducida en los autobuses urbanos de Madrid y otras capitales.

No existe trompo o torniquete en los autobuses y la posibilidad de utilización de tarjetas o billetes de duración periódica está generalizada.

En cuanto a la adaptación de los autobuses-normales o especiales, hay diferencias marcadas entre las ciudades, estando en estudio en muchas de ellas. Barcelona, por ejemplo, tiene en funcionamiento diez microbuses especiales para minusválidos. Tienen mecanismos elevadores en la puerta delantera, cinco de los coches por sistema hidráulico y los otros cinco por neumático. El servicio se realiza con paradas en puntos convenidos, pero también llegan a la puerta del minusválido, según los casos. Existe una comisión en la que participan los minusválidos, el SEREM, miembros del transporte de Barcelona y de las asociaciones de vecinos, junto al propio Ayuntamiento o Municipalidad. Dicha comisión es la que marca las normas al transporte de minusválidos.

## 2. TRANSPORTES INDIVIDUALES.

### 2.1 Permisos de Conducir:

Respecto al permiso de conducir, el Código de Circulación permite la obtención del mismo a aquellas personas que padezcan enfermedad o defecto orgánico o funcional que les incapacite para obtener el permiso ordinario, siempre que los vehículos estén adaptados a sus deficiencias.

Las normas sobre pruebas para la obtención de dichos permisos contienen unos espacios relativos a los minusválidos.

El Plan de Prestaciones del Instituto Nacional de Servicios Sociales concede para la obtención del Carnet de conducir 25.000 pesetas a la persona que, precisando el vehículo,

está afectado de una minusvalía grave que le impida la utilización de medios de transporte colectivo.

## 2.2 Adquisición de vehículos:

Encontramos que el texto refundido sobre el impuesto de lujo exime del pago de dicho impuesto a los vehículos cuya potencia fiscal sea inferior a 9 CV. adquiridos por "mutilados o inválidos que padezcan ceguera total, amputación o inutilización de miembros inferiores", siempre que hayan transcurrido al menos cuatro años desde que se concedió la última exención por tal concepto.

De otra parte, el real decreto 1973-1978, de 23 de junio, modificaba el arancel de aduanas, incluyendo en el mismo, como libres de derechos, la importación de aparatos, dispositivos y vehículos (incluso automóviles) que no se fabrican en España, especialmente contruidos para la utilización exclusiva de minusválidos, con el fin de aminorar los efectos de la deficiencia funcional y siempre que la importación se realice directamente a la consignación de la persona que justifique debidamente la necesidad del aparato, dispositivo o vehículo.

La normativa señalada para exención del impuesto de lujo es aplicada con flexibilidad para que puedan beneficiarse personas con minusvalías menos graves.

El Plan de Prestaciones citado en 2.1 concede hasta 150.000 pesetas para adquisición de vehículo, siempre que precisando el vehículo, el interesado esté afectado de minusvalía grave que le impide la utilización de transportes colectivos