

**ARQUITECTURA 1 – TIP
20234UNIDAD N° 4
N° 77**

CLASE



**SOLUCIONES ARQUITECTÓNICAS A LAS
NECESIDADES DE LAS PERSONAS DE
MOVILIDAD REDUCIDA**

Las necesidades más habituales para las personas de movilidad reducida son la ausencia de desniveles, la suficiente anchura de paso, espacios más cercanos para estacionamiento, ausencia de torniquetes en transporte público (o unos especialmente diseñados) y prioridad en atención al cliente.



“Persona con discapacidad” o “persona con movilidad reducida (PMR)” es toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros







Las necesidades de un usuario de movilidad reducida en los espacios que frecuenta -ya sean baños públicos, geriátricos, hospitales, hoteles o su propia vivienda-, deben responder a una amplia serie de requerimientos y capacidades que faciliten su movilidad.

Las instalaciones basadas en diseños accesibles favorecen no solo a usuarios en silla de ruedas, personas con capacidades especiales o con un grado alto de dependencia, sino que también benefician a personas mayores, niños y adultos de corta y larga estatura, personas con sobrepeso, con problemas de salud temporales, así como a aquellas que necesitan ayuda con sus actividades de aseo personal.

¿CÓMO PLANIFICAR CIUDADES ACCESIBLES?



¿Cómo Planificar Ciudades Accesibles?

Tener una discapacidad (bien sea congénita o adquirida), ser anciano (con movilidad reducida o degeneración de las capacidades cognitivas), o ser un niño/a en una ciudad de América Latina y Caribe (ALC) no es tarea fácil, **pues la gran mayoría de los espacios y servicios públicos en las ciudades no son accesibles ni inclusivos.**

En ALC, cerca de 80 millones de personas tiene algún tipo de discapacidad (más que la población de Argentina y Perú juntos). También se estima que el 12% de la población tendrá más de 65 años. A pesar de esto, ni las personas con discapacidad, ni los ancianos, ni quienes los cuidan, son tenidos en cuenta, en la mayoría de los casos, a la hora de diseñar el espacio público en

las ciudades.

Es evidente que la accesibilidad e inclusión en las ciudades afecta a una proporción significativa de la población. Por ello, **resulta esencial tener en cuenta las necesidades de toda la población a la hora de diseñar los espacios públicos de forma adecuada**. Cuando esto sucede, se promueve la cohesión social, la construcción de identidad y el desarrollo económico.

Para avanzar hacia un desarrollo urbano inclusivo, **los países de América Latina y el Caribe han reconocido los derechos de las personas con discapacidad** al ratificar la **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad** adoptada por Naciones Unidas. Asimismo, han adoptado la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de

Discriminación contra las Personas con Discapacidad de la OEA. Además, la inclusión es un tema dominante dentro de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas**.

Sin embargo, a pesar de los avances en los marcos regulatorios de las ciudades, aún queda un largo camino para lograr la inclusión en el desarrollo urbano de las ciudades.

¿Cómo afectan las barreras urbanas el día a día de las personas con discapacidad?

En verdad, la falta de acceso a espacios públicos para las personas con discapacidad también socava la calidad de vida de sus familias y cuidadores.

Aun así, en todas partes de nuestras ciudades encontramos espacios a los que solo se puede acceder subiendo escaleras o caminando por caminos estrechos, sistemas por los que solo se puede navegar leyendo instrucciones escritas, o autobuses y metros a los que no se puede acceder con una silla de ruedas.

Como estas prácticas urbanas son omnipresentes, han llegado a definir nuestras expectativas sobre las necesidades que se pueden y no se pueden acomodar en los espacios y sistemas públicos. Estas barreras afectan más que la movilidad de las personas con discapacidad, también afectan sus oportunidades de socialización y prosperidad económica. Por ejemplo, los parques que carecen de equipamiento para niños con discapacidades y los segregan de otros niños, y el sistema de transporte que no puede acomodar a las personas con

discapacidades obstaculiza su capacidad para acceder a puestos de trabajo.

Quizás los puntos de vista actuales que limitan la accesibilidad sean restos de la lógica estrictamente utilitaria que guió los planes urbanos de las ciudades industriales del siglo pasado. Las ciudades planeadas para habilitar fábricas para la producción en masa, en busca de eficiencias en el movimiento de trabajadores y mercancías, están claramente obsoletas hoy cuando el acceso a las tecnologías de la información y la comunicación marca el ritmo de la producción económica.

Permitir el acceso a los centros urbanos y el tránsito de más personas, las ciudades aumentarían las oportunidades y la productividad económica.

Los costos de las ciudades no inclusivas son altos. Las menores tasas de empleo para las personas con discapacidad se traducen en un gran peso en el bienestar de los gobiernos, que representa entre el tres y el siete por ciento del PIB mundial y una pérdida del 20 por ciento del mercado mundial del turismo.

¿Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores?

Reconociendo la relevancia de los espacios urbanos inclusivos, algunas ciudades de ALC están invirtiendo en espacios públicos y sistemas urbanos accesibles. Las ciudades brasileñas de Curitiba y Uberlândia se han comprometido con una flota de transporte público totalmente accesible para personas con discapacidad.

Otras ciudades de la región también han logrado avances importantes. La Paz, por ejemplo, con el sistema de teleférico más grande del mundo, ha abierto oportunidades para muchos de sus ciudadanos.

Sin embargo, estos ejemplos regionales siguen siendo la excepción y no la regla. Para muchos de los países de la región signatarios de la Convención, la implementación efectiva de la Convención presenta un gran desafío con un largo camino por recorrer antes de que la accesibilidad se convierta en una realidad.

Para respaldar los esfuerzos de las ciudades, desde el BID hemos desarrollado una monografía (se puede descargar pinchando sobre la imagen) que ofrece nueve estudios de caso sobre cómo

Las ciudades han aumentado de manera proactiva la inclusión de personas con discapacidades. Los casos abarcan iniciativas de gobiernos, organizaciones civiles y entidades privadas; algunos de ellos están enfocados en eliminar las barreras urbanas, mientras que otros tienen como objetivo apoyar actividades que promuevan la integración social.

Los proyectos incluyen acciones en espacios reales y virtuales; en espacios para estar, para jugar y para transitar; y en ciudades de Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, Israel, Estados Unidos y España.

Es importante destacar que todos los casos presentados son proyectos reales que se han implementado con éxito. Nuestro objetivo es lograr que la inclusión sea considerada desde las

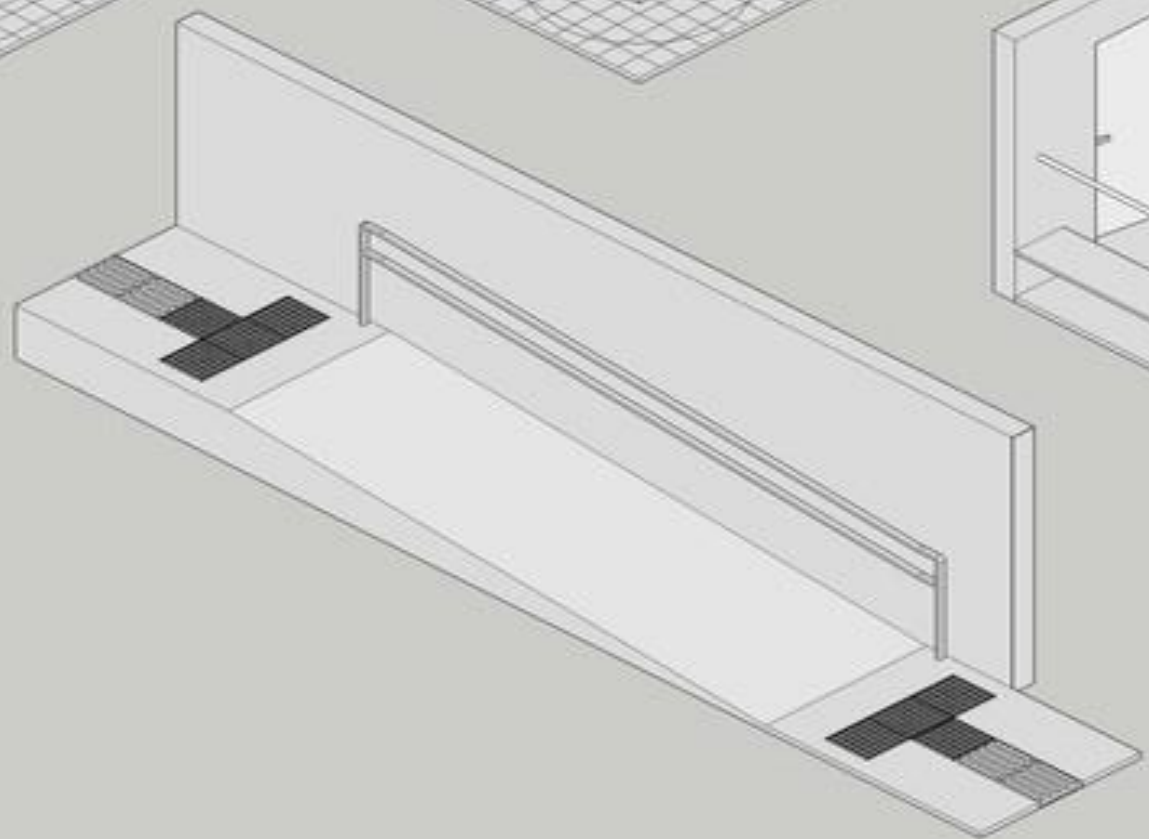
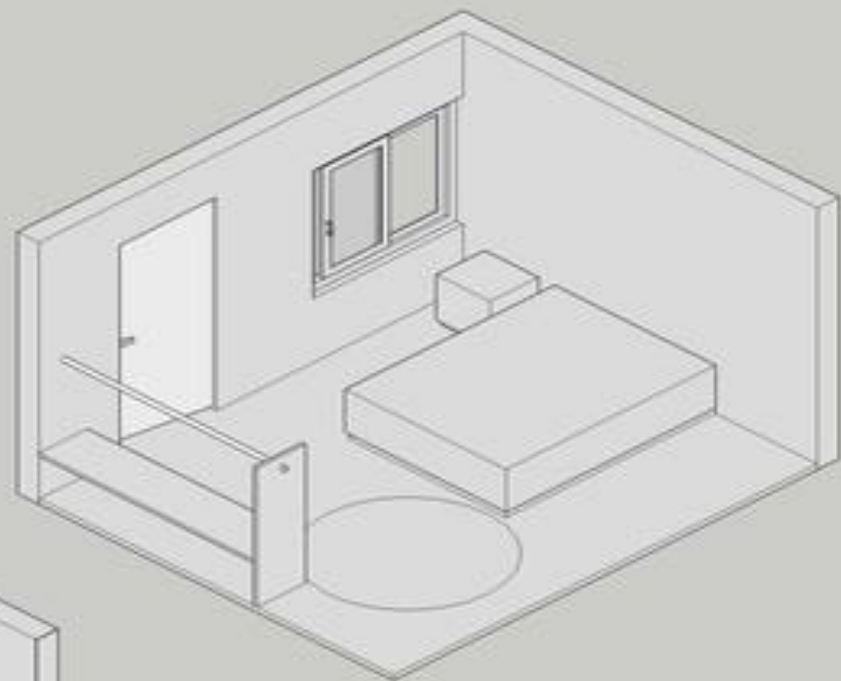
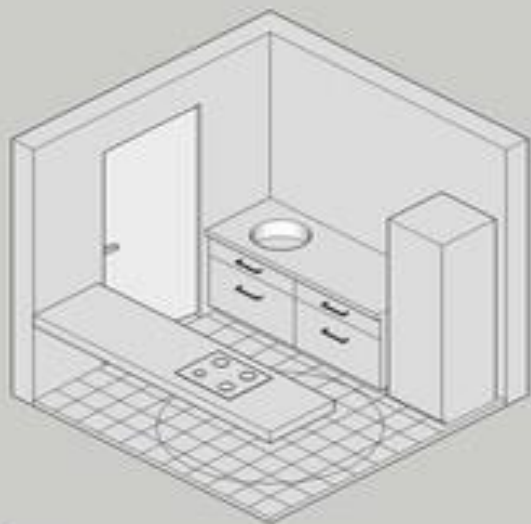
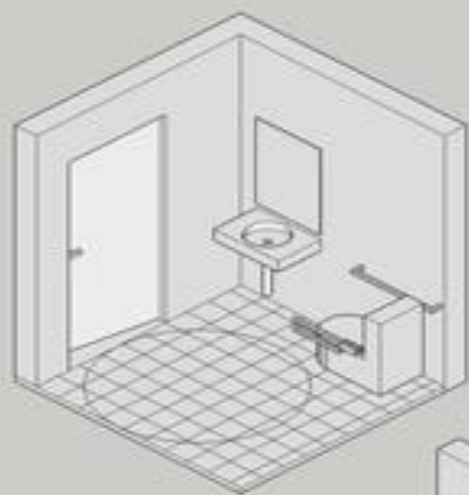
primeras etapas de la planificación del proyecto, y que comprenda la participación de diferentes grupos sociales, eliminación de barreras físicas y sociales, así como campañas de concientización, entre otras actividades.

Las ciudades deben construirse para todos sus residentes

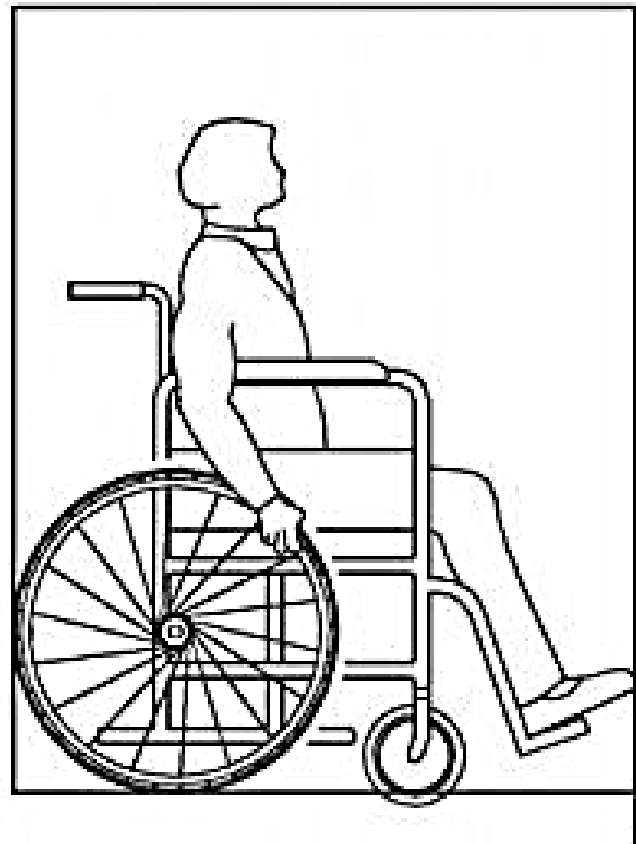
La suma de estos ensayos y estudios de caso muestra que muchas ciudades están logrando importantes avances, pero que aún queda mucho por hacer para que las ciudades sean verdaderamente inclusivas. La planificación y el diseño urbano deberían y podrían eliminar los obstáculos urbanos y así aumentar la independencia de movimiento y el disfrute de los espacios para la mayoría de las personas. En última instancia, las ciudades

deben construirse para aumentar la autonomía y las capacidades de todos sus residentes.

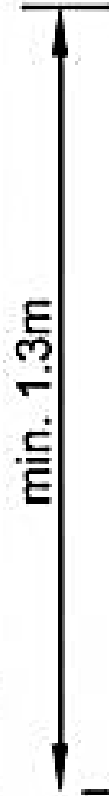




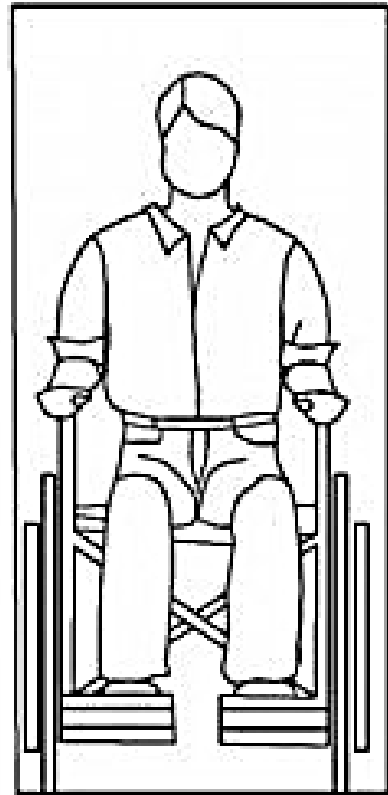
MEDIDAS DE ALCANCE PARA UN USUARIO
DE CAPACIDADES DIFERENTES



min. 1.2m



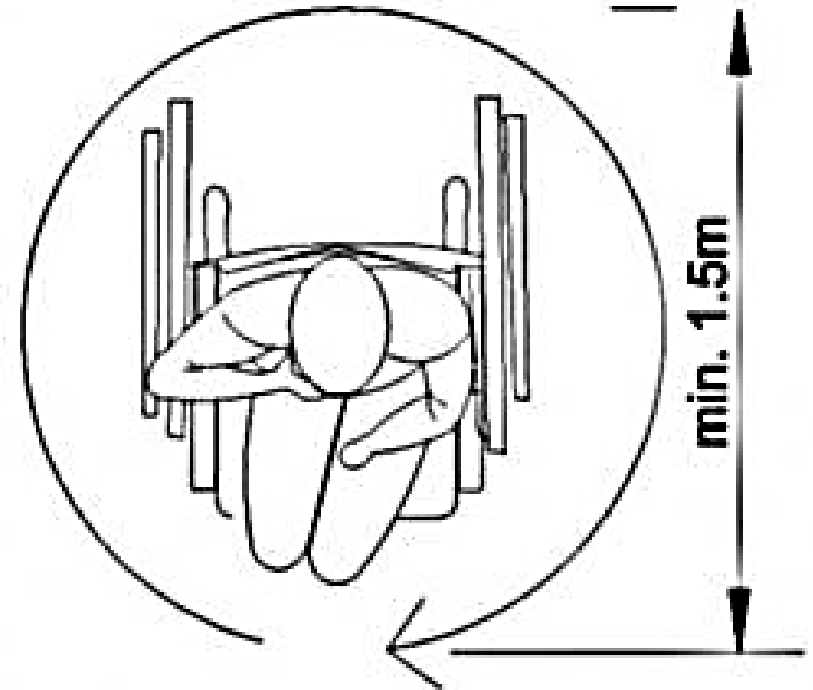
min. 1.3m



min. 0.8m

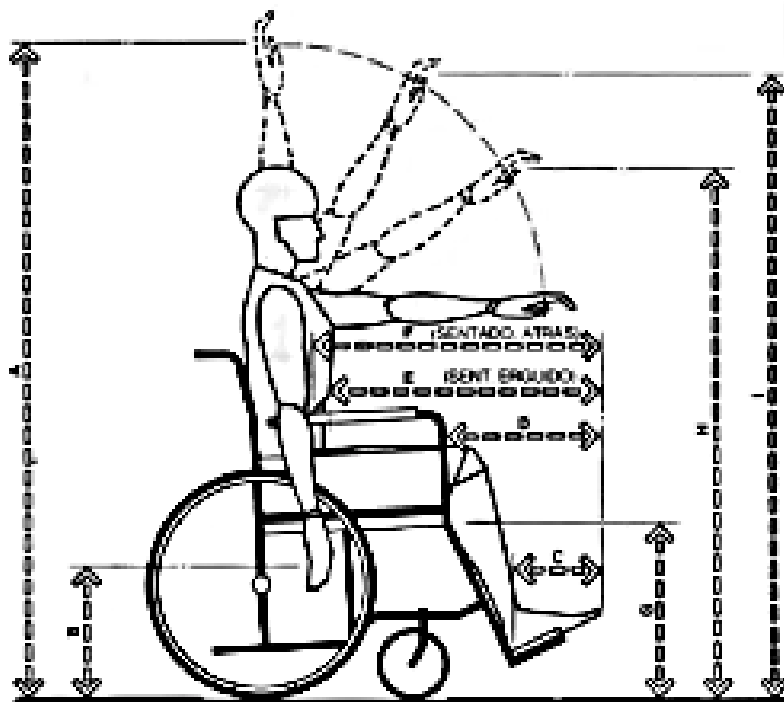


min. 1.3m

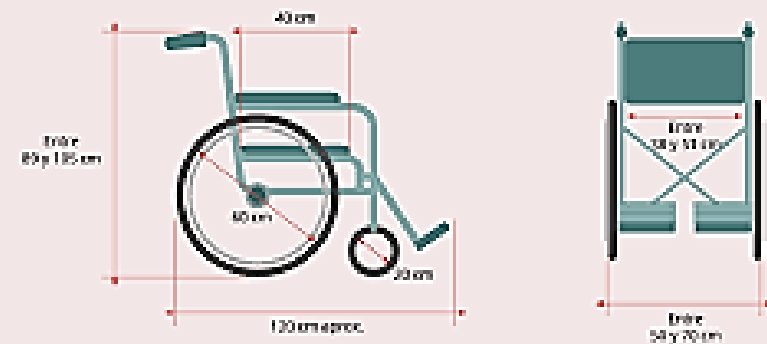


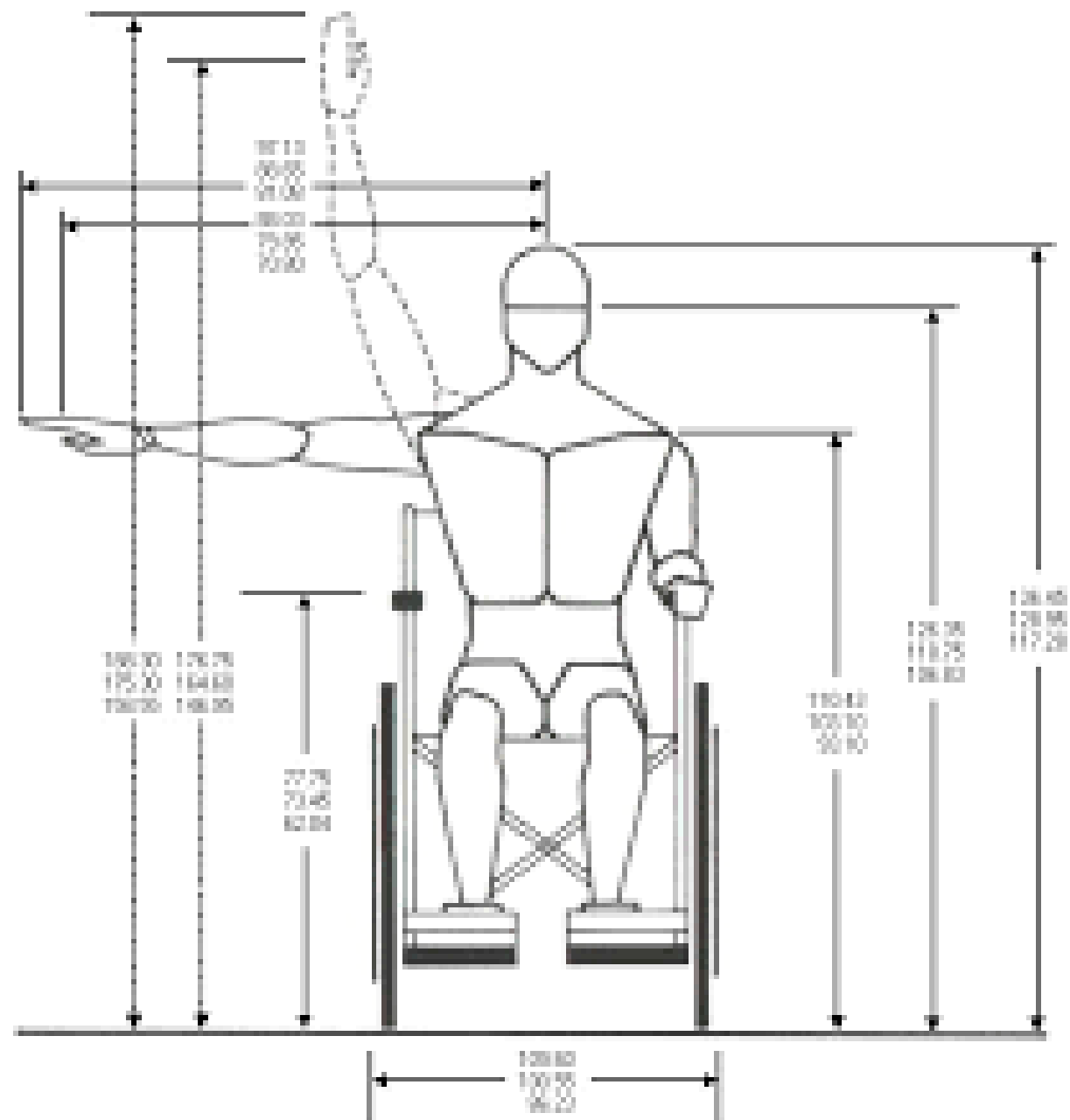
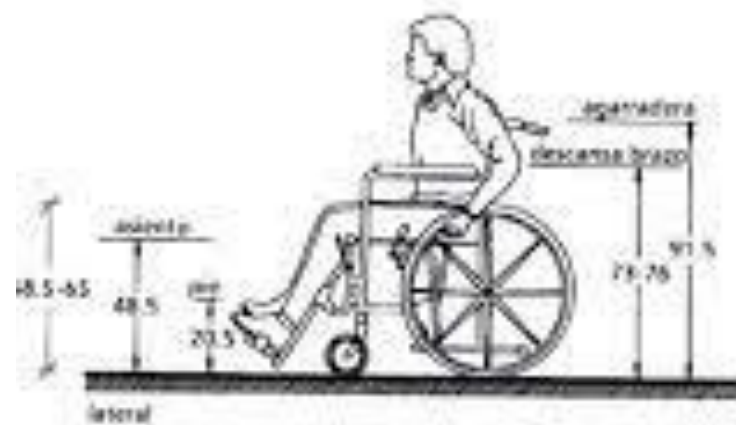
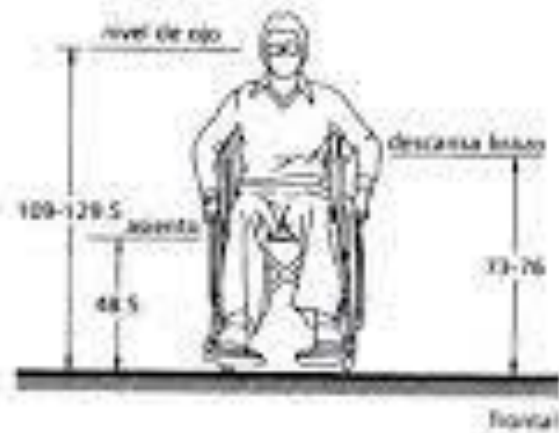
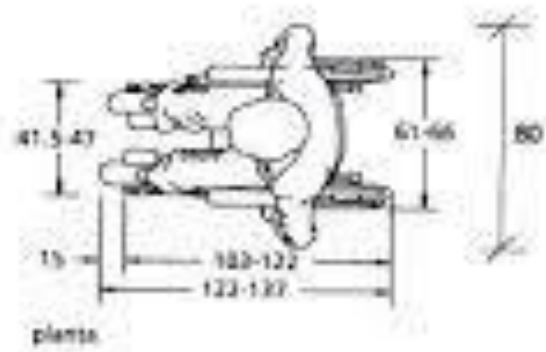
min. 1.5m

Antropometría en Sillas de ruedas



	HOMBRE		MUJER	
	palgada	cm	palgada	cm
A	62.25	158,1	56.75	144,1
B	16.25	41,3	17.5	44,5
C	8.75	22,2	7.0	17,8
D	18.5	47,0	16.5	41,9
E	25.75	65,4	23.0	58,4
F	28.75	73,0	26.0	66,0
G	19.0	48,3	19.0	48,3
H	51.5	130,8	47.0	119,4
I	58.25	148,0	53.24	135,2





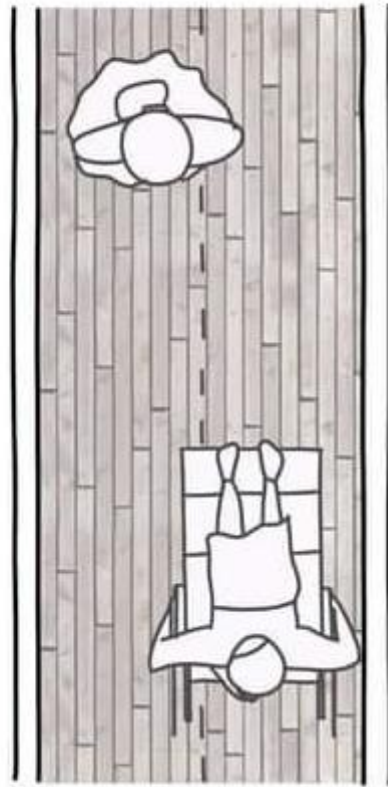
1 – PASILLOS Y CORREDORES

PASILLOS O CORREDORES DEBEN SER CONTINUOS Y SEGUROS

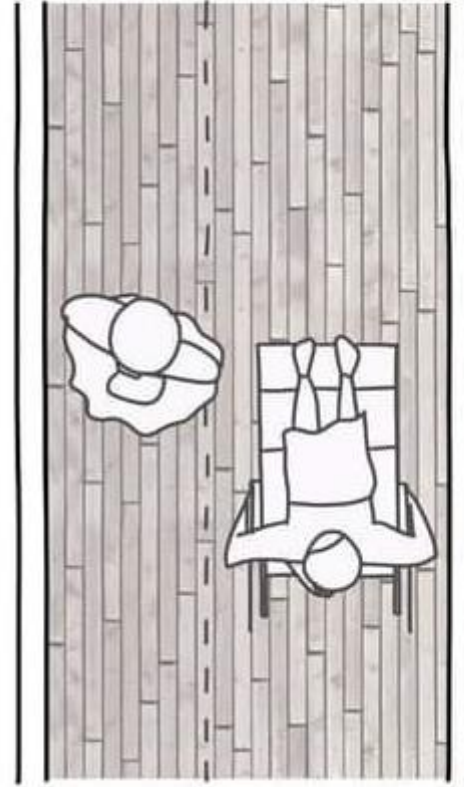
Como regla básica, las circulaciones deben ser fluidas e ininterrumpidas desde la calle hasta los espacios interiores de la vivienda. Se deben evitar, entonces, todo tipo de obstáculos. Si es que existen, deben poder ser fácilmente identificados, agrupando elementos o señalizando su ubicación.

En general, los pasillos de 150 cm de ancho funcionarán correctamente en todos los casos, considerando un ancho mínimo de 90 cm. Aunque esta medida puede sonar excesiva para casas con espacios reducidos, podría incorporarse creativamente a través de mobiliarios flexibles o zonas de doble uso

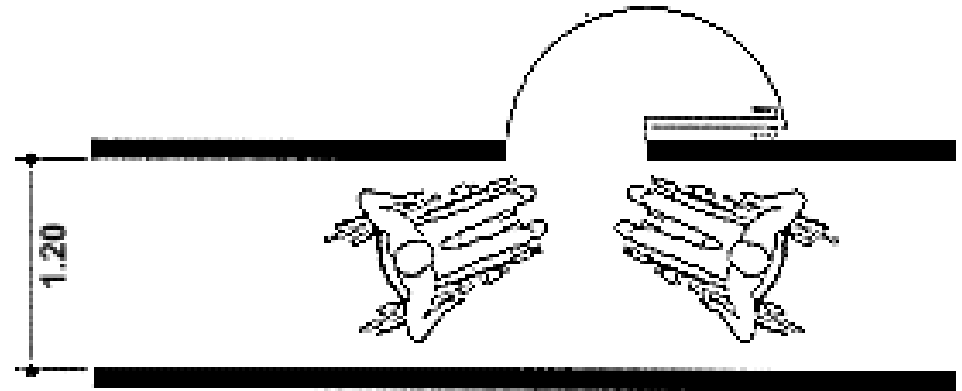
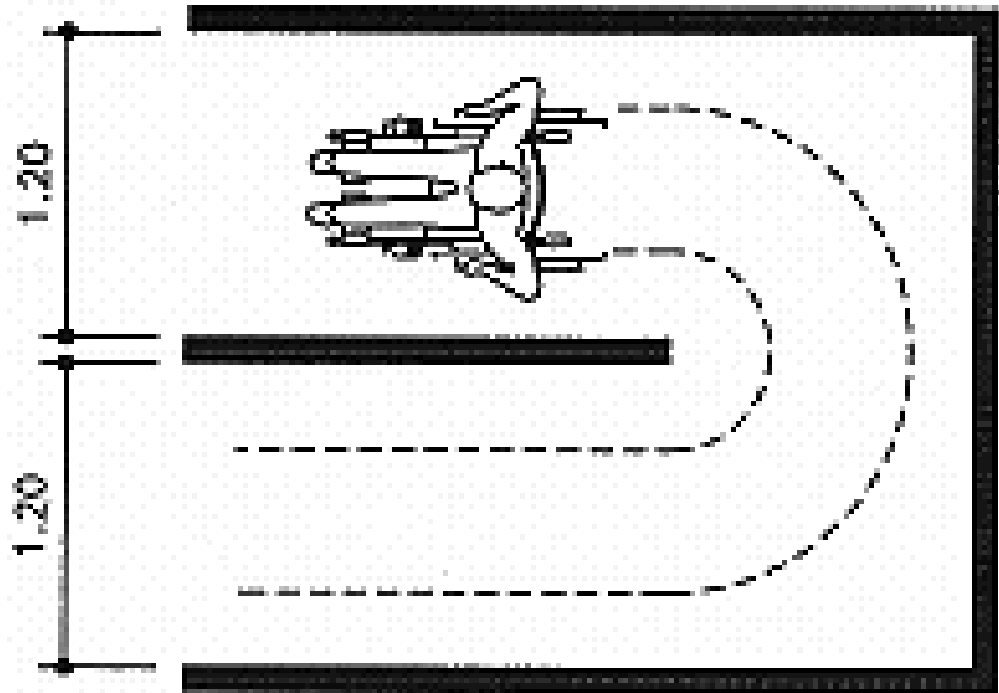
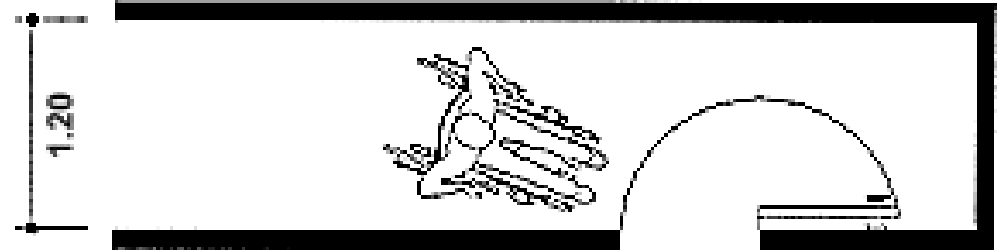
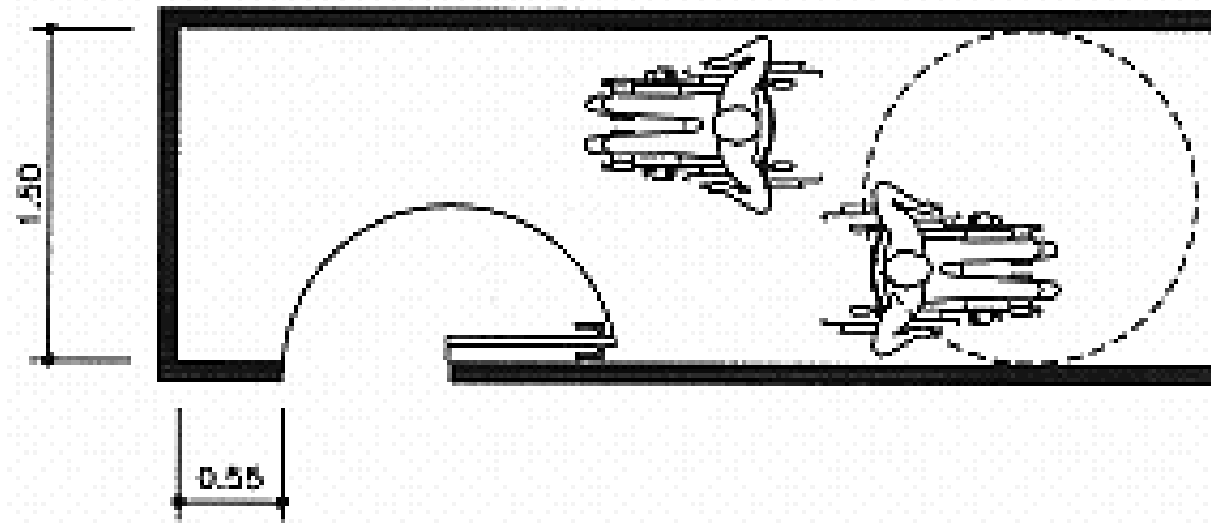
ANCHO DE PASILLOS

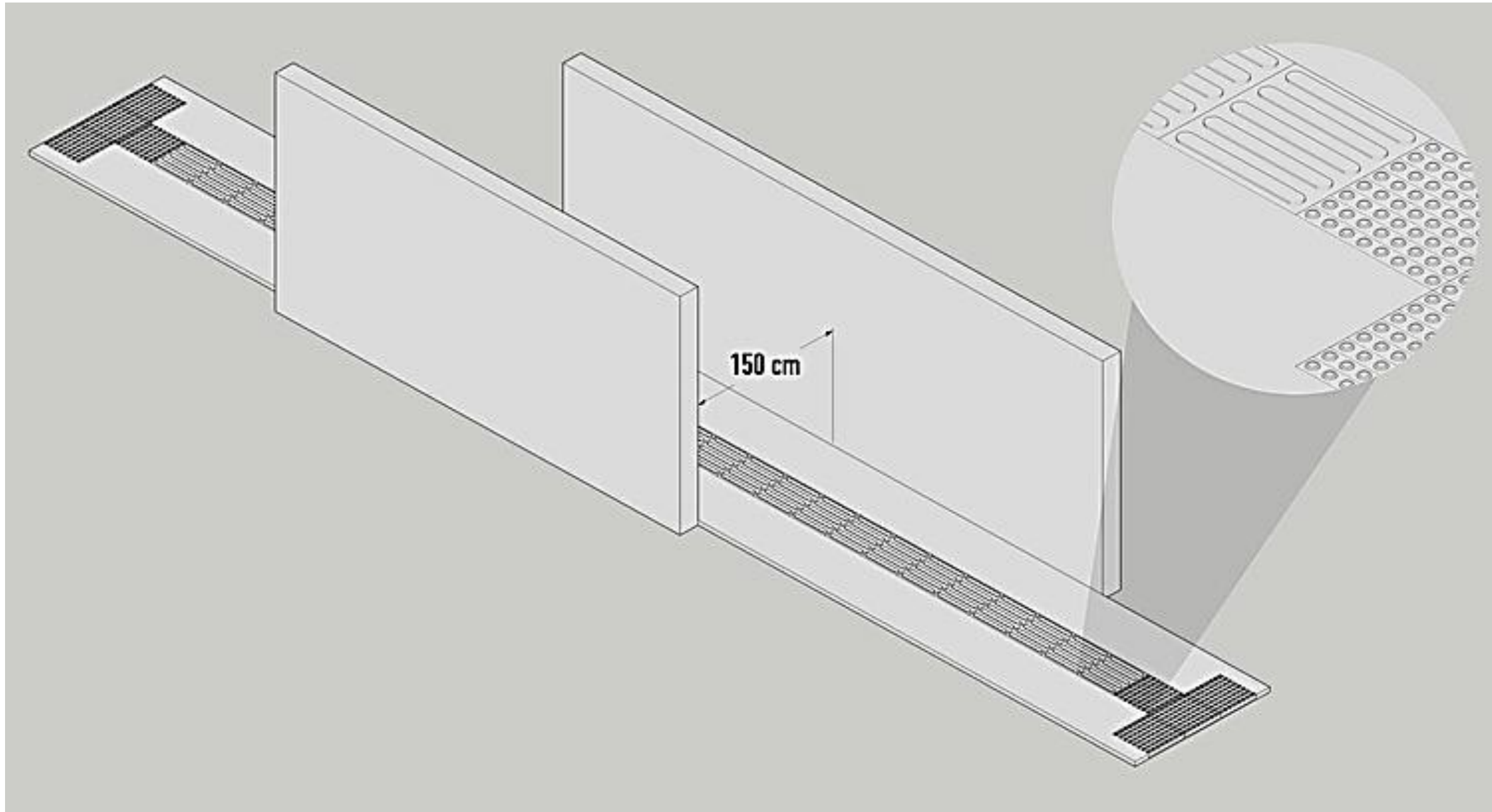


600 600



750 900





150 cm

MATERIALES RECOMENDADOS

- **Pisos:** Superficies anti-deslizantes, con texturas podotáctiles o cambios de color, que ayuden a identificar rutas.

Alfombras y cubrepisos deben ir adheridos al suelo.

2 – RAMPAS

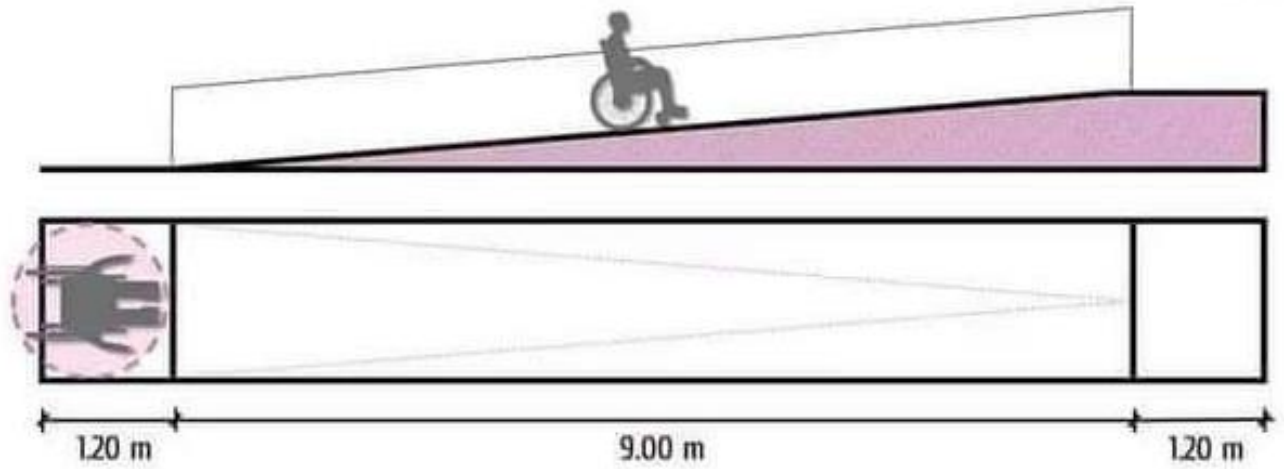
La rampa es la opción natural a la escalera y debe ser incorporada correctamente para funcionar de manera efectiva. Idealmente, **las rampas no deben superar el 6% de pendiente longitudinal** y deben diseñarse con un ancho mínimo de 90 cm, aunque se recomienda alcanzar los 150 cm de ancho.

Se deben incluir pasamanos sin interrupciones a 70 cm y 95 cm de altura.

Si la rampa es demasiado larga, debe fraccionarse aproximadamente cada 9 metros, incluyendo así descansos sin pendiente.

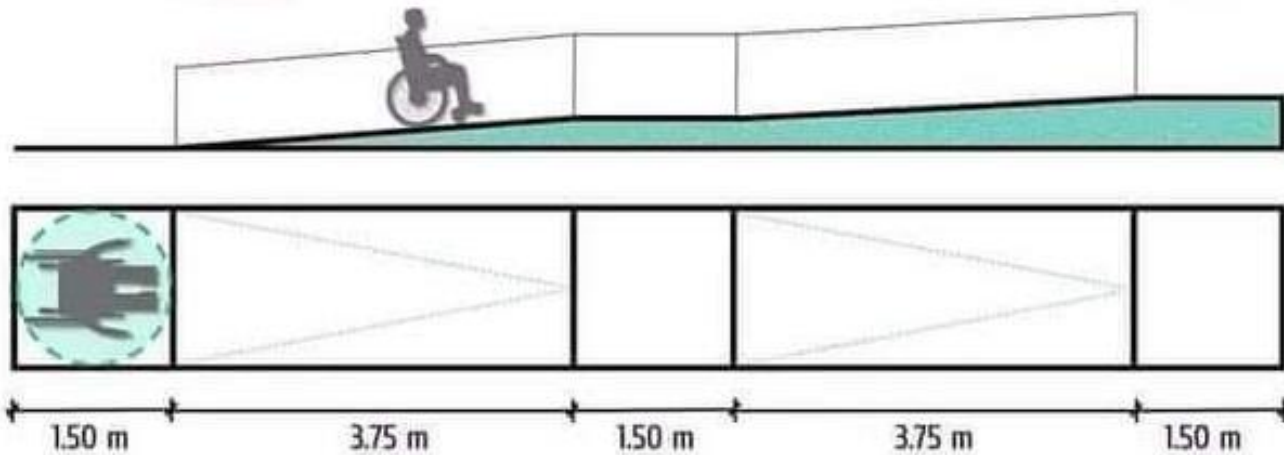
Los descansos, y los espacios donde comienza y finaliza la rampa, deben ser superficies planas de 150 x 150 cm

RAMPAS

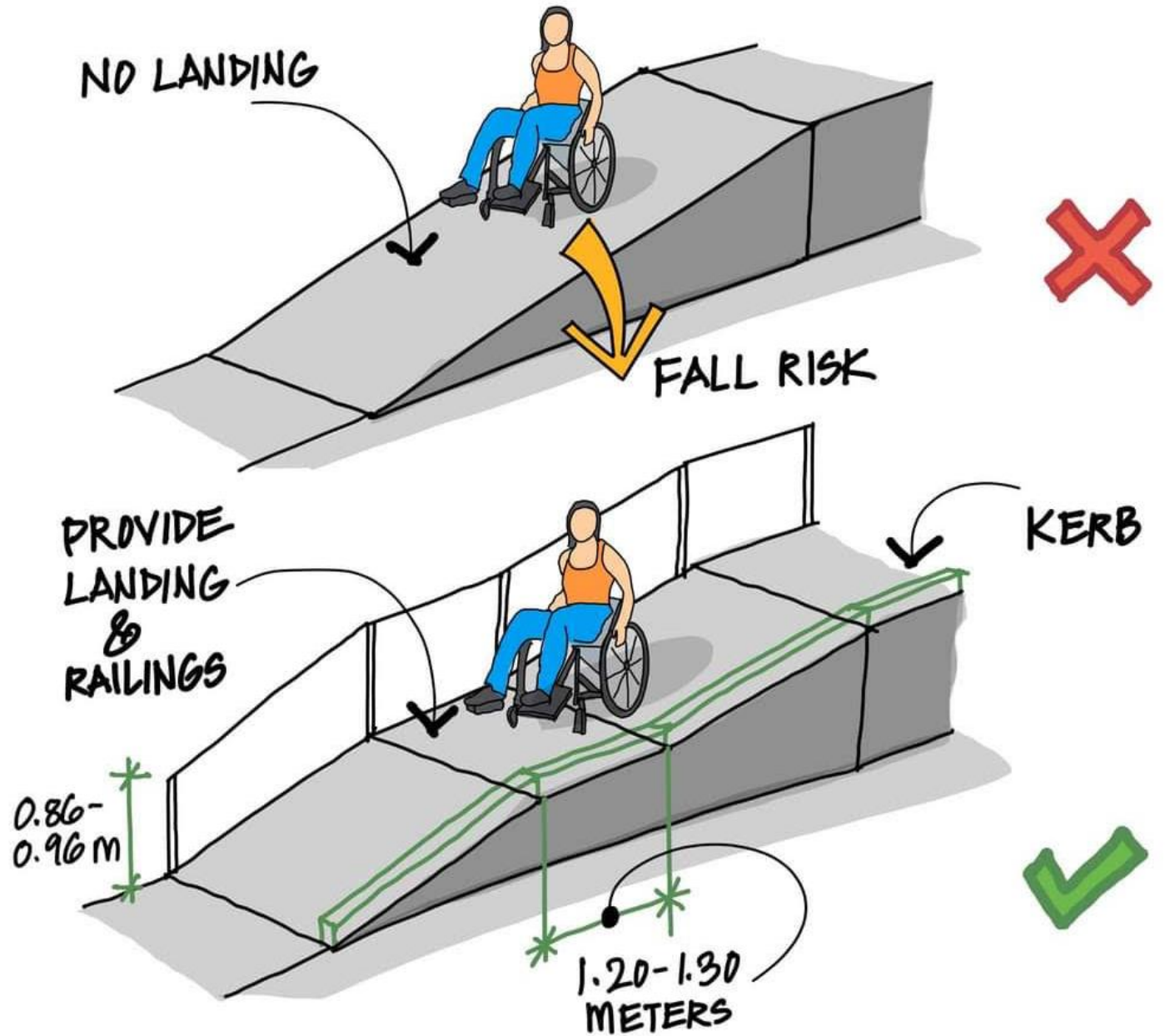


$\% = 6$
 $H = 0.54\text{m}$
 $d = ?$

$6 = (0.54\text{m} / d) \times 100$
 $d = 0.54\text{m} / 0.06$
 $d = 9 \text{ metros}$



BARANDAS DE RAMPAS DE RAMPAS

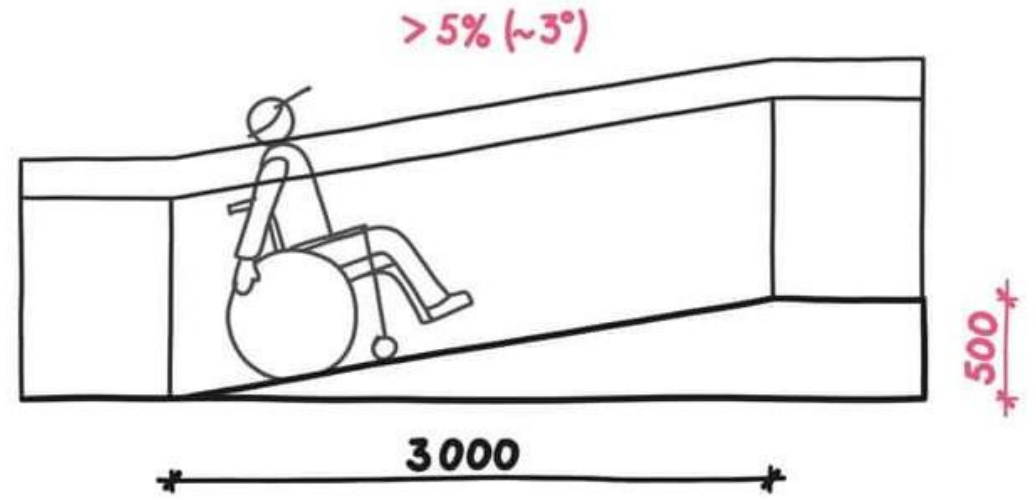


RAMPAS PEQUEÑAS



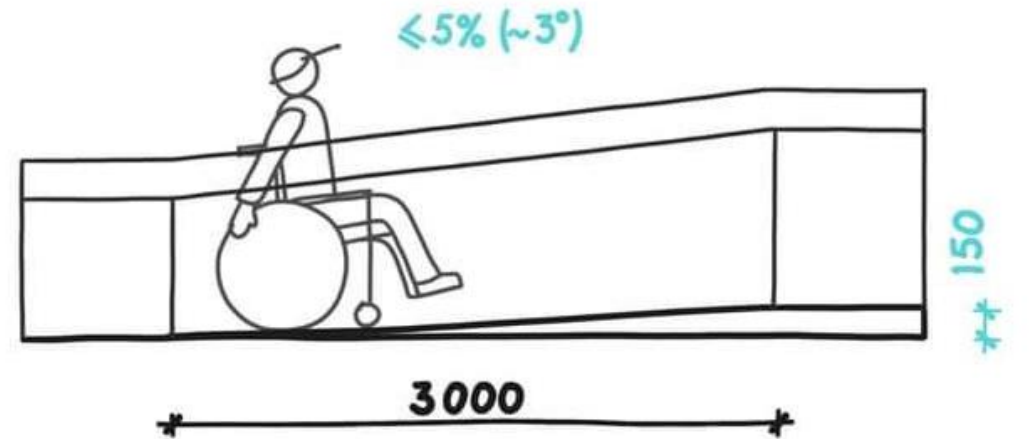
1 000

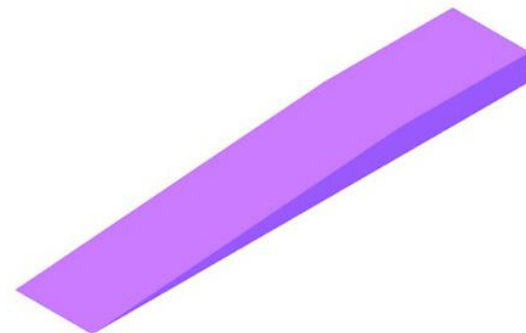
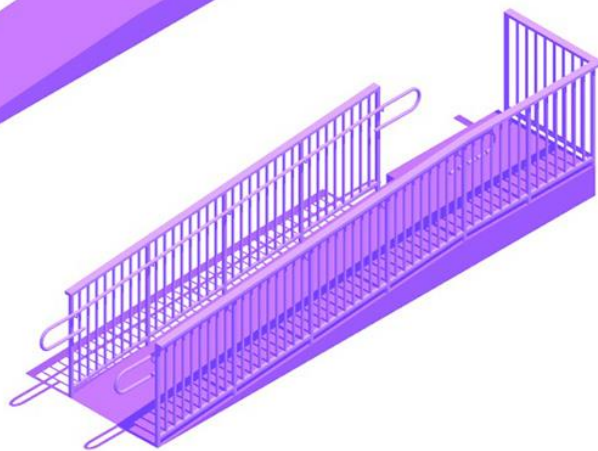
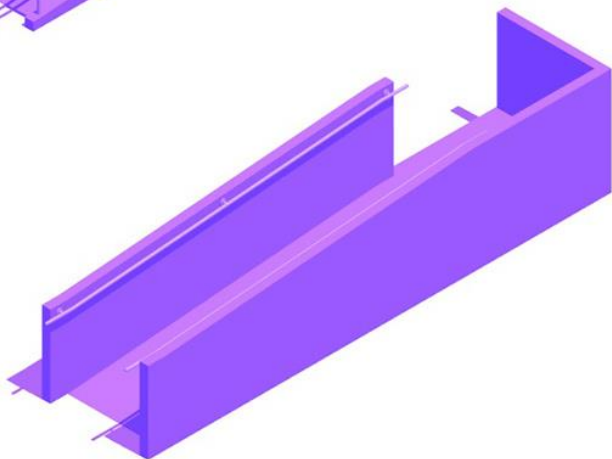
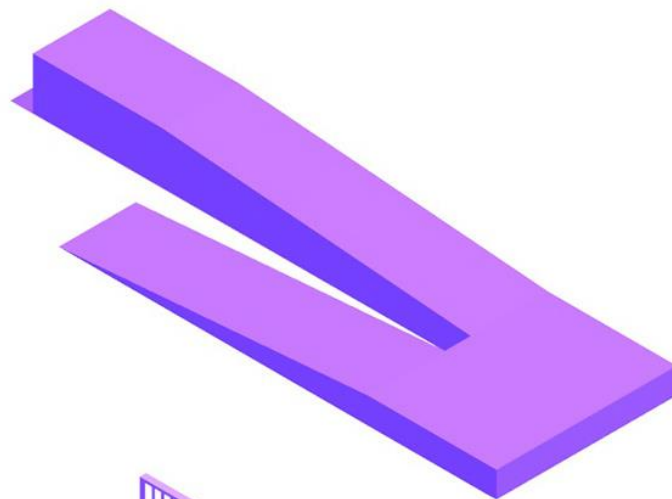
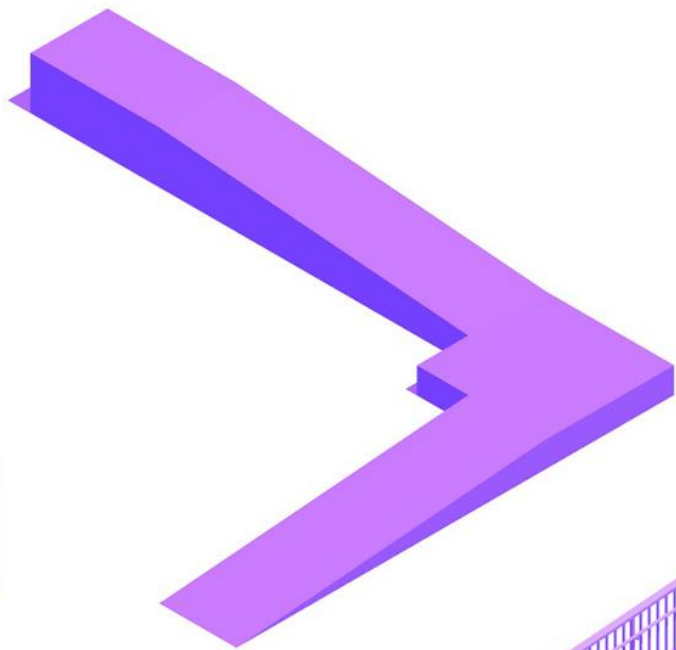
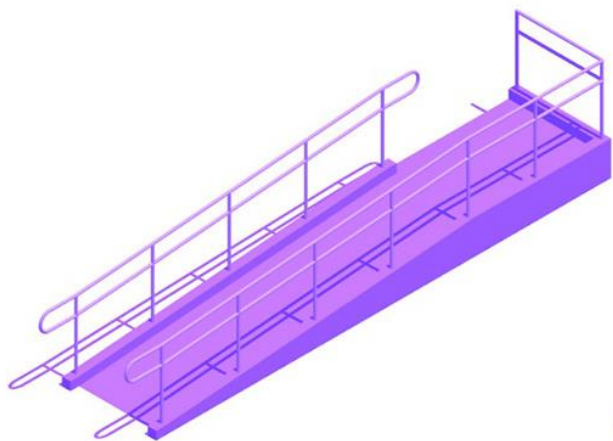
200



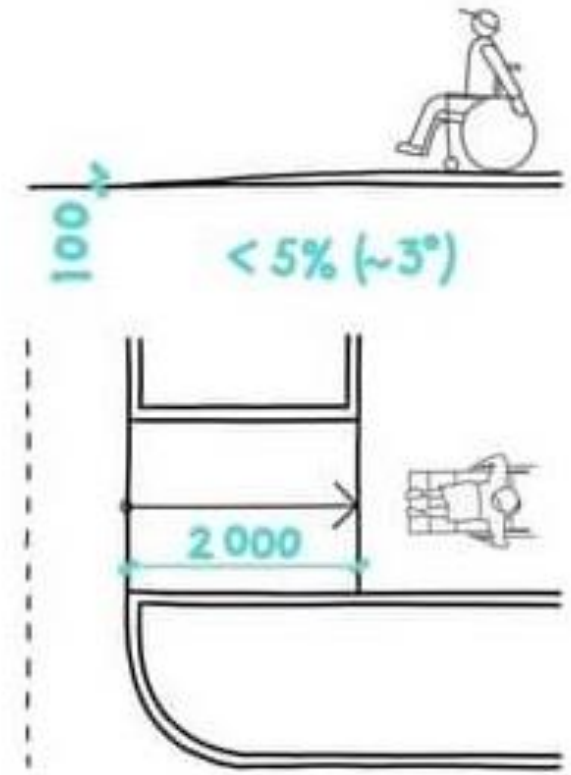
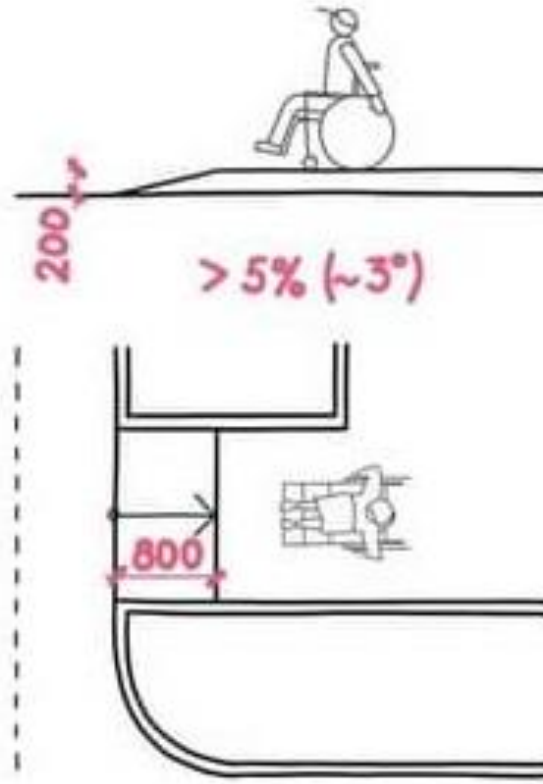
700

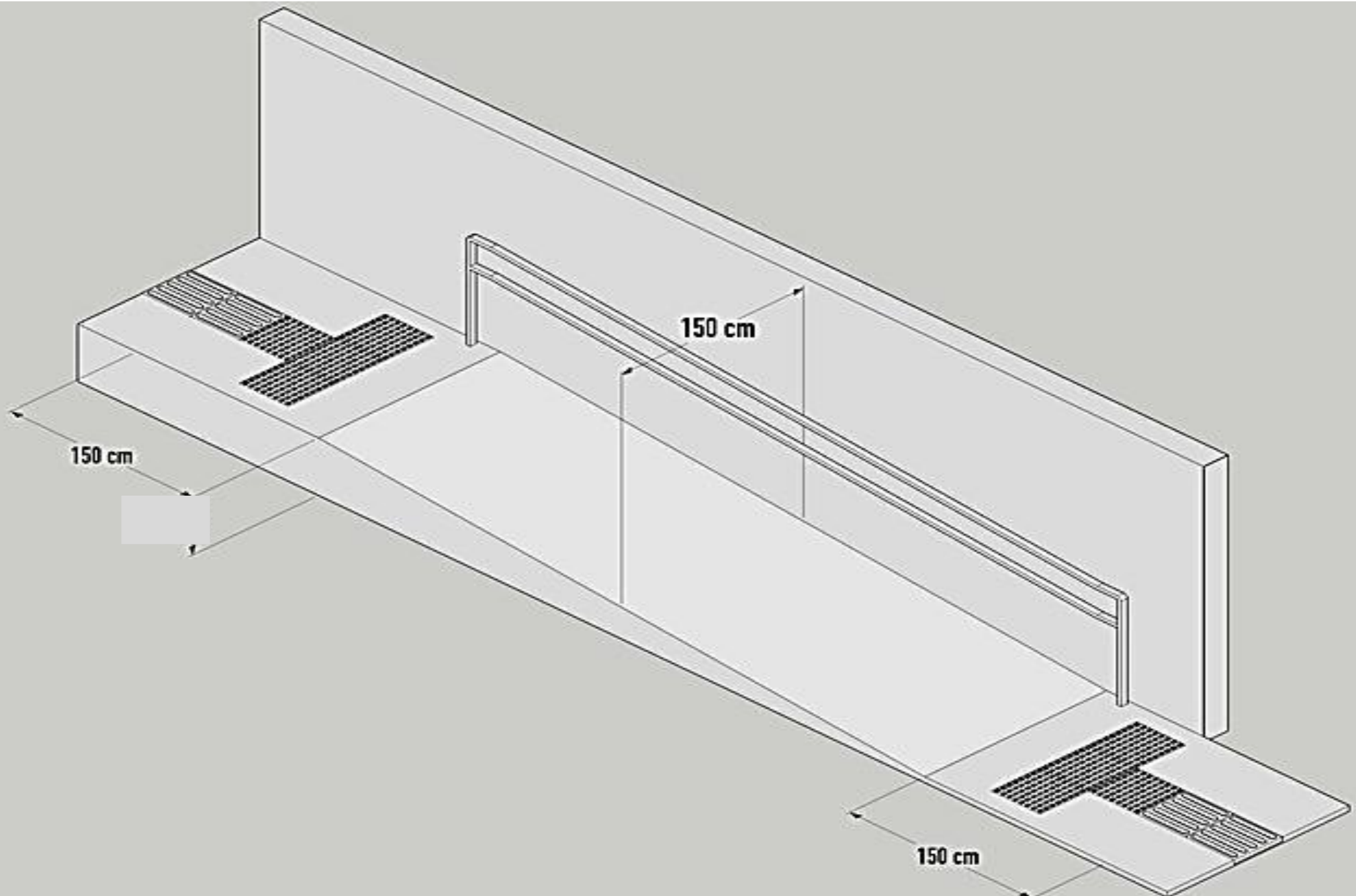
200





RAMPAS DE BAJADA DE LA VEREDA A LA CALLE





Materiales recomendados

- **Rampa:** superficie antideslizante, con texturas que marquen su inicio y término.
- **Pasamanos:** material confortable para el desplazamiento de la mano hasta finalizar el recorrido

3 – PUERTAS Y VENTANAS

No todas las puertas son adecuadas

En general se recomienda incluir puertas de entre 90 y 100 cm de vano, que puedan abrirse o deslizarse completamente, incluyendo manillas o barras anatómicas a 95 cm de altura. Se debe evitar que las puertas obstruyan el desplazamiento de las personas, especialmente en zona aledañas a las rampas.

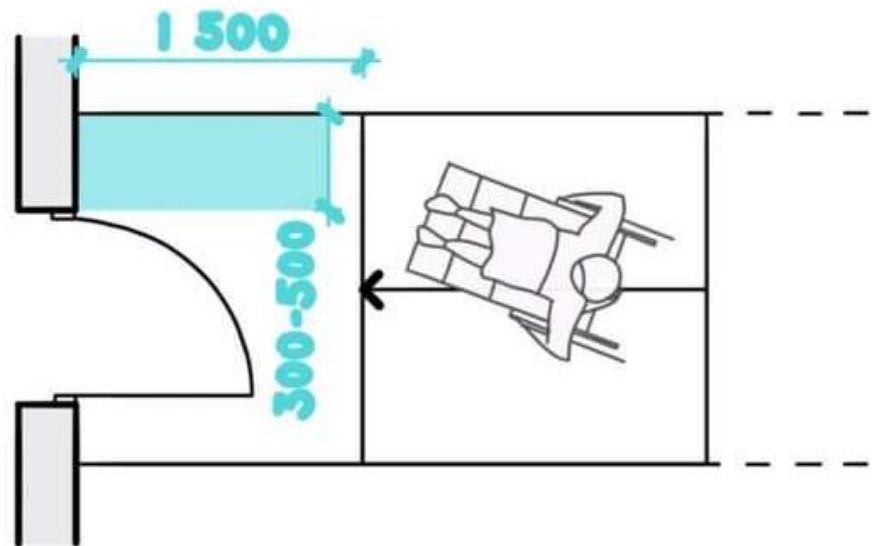
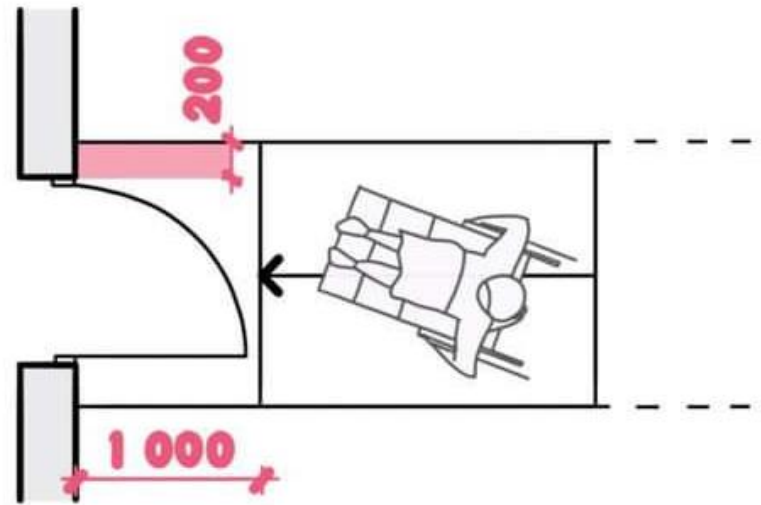
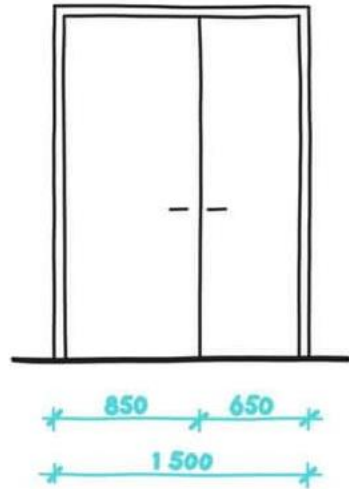
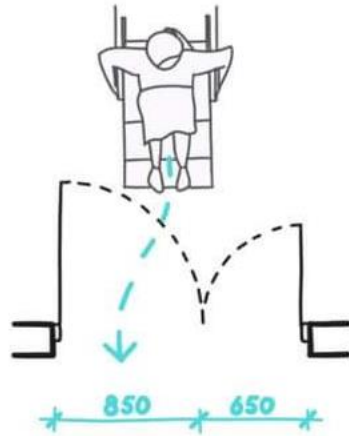
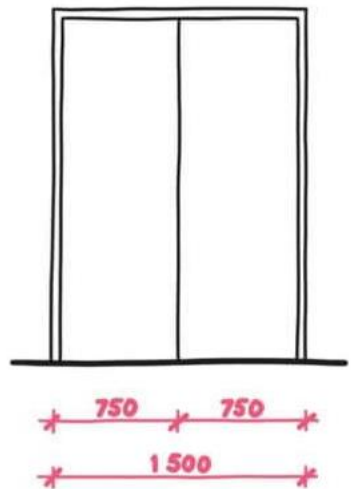
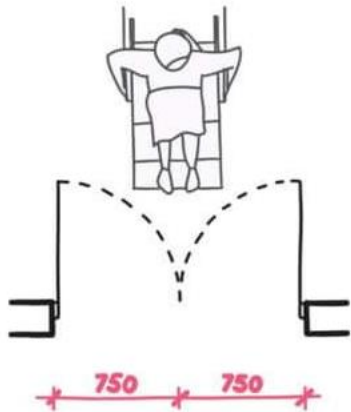
Las puertas giratorias no son totalmente accesibles, mientras que las puertas vidriadas deben estar claramente señalizadas, con marcas que contrasten con el fondo. Las puertas automáticas o hidráulicas, por su parte, deben ser reguladas para entregar el tiempo necesario para que una persona pueda traspasarlas sin problemas. Las puertas abatibles deben diseñarse con cuidado y dependiendo de las características de cada espacio; no da lo mismo si es que abren hacia adentro o hacia afuera.

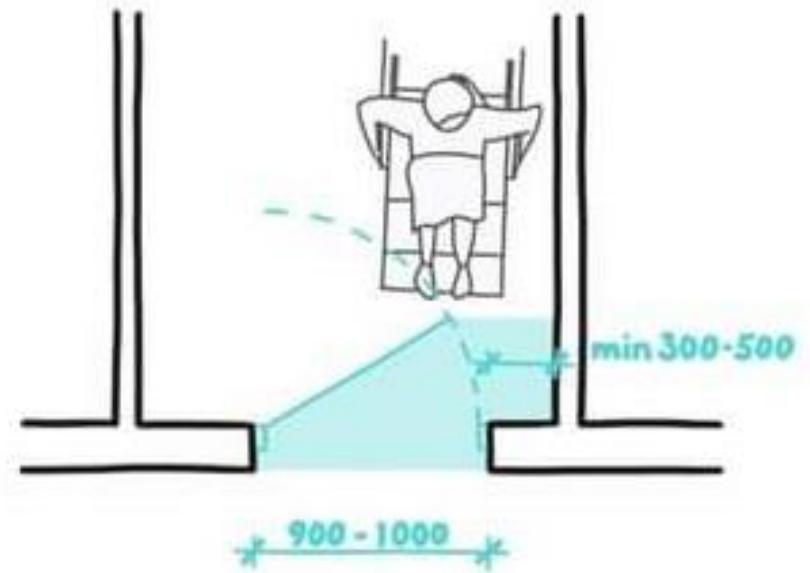
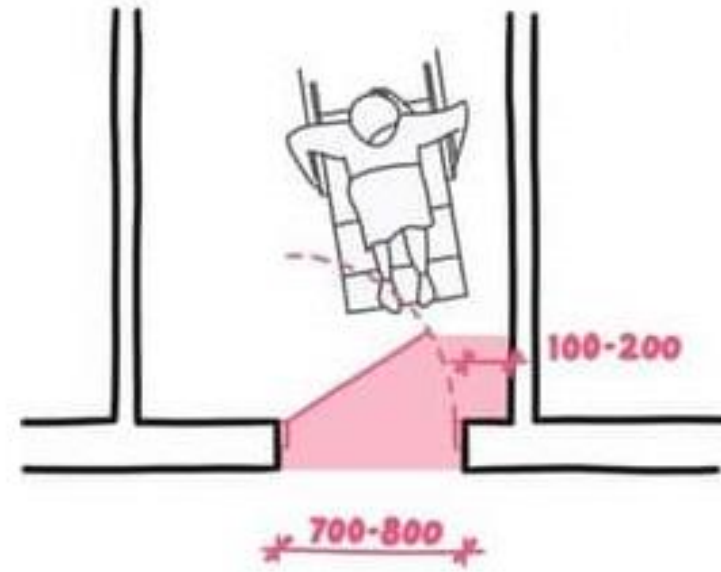
La importancia de diseñar correctamente las ventanas

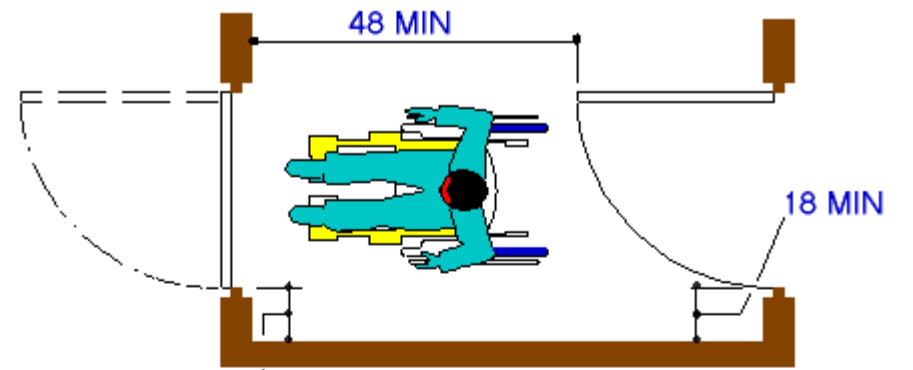
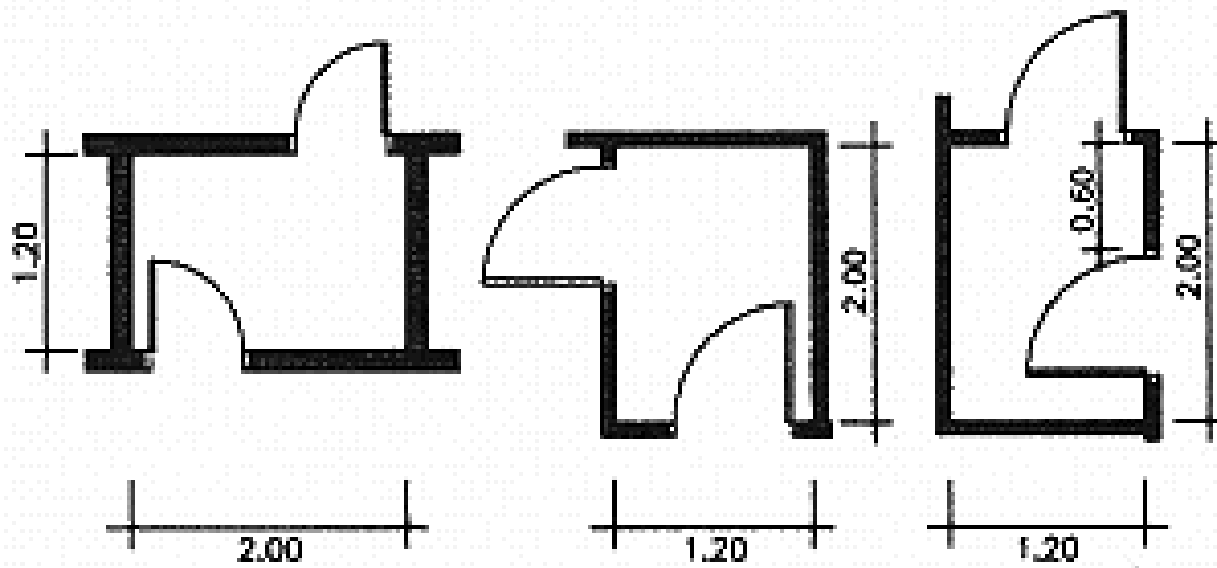
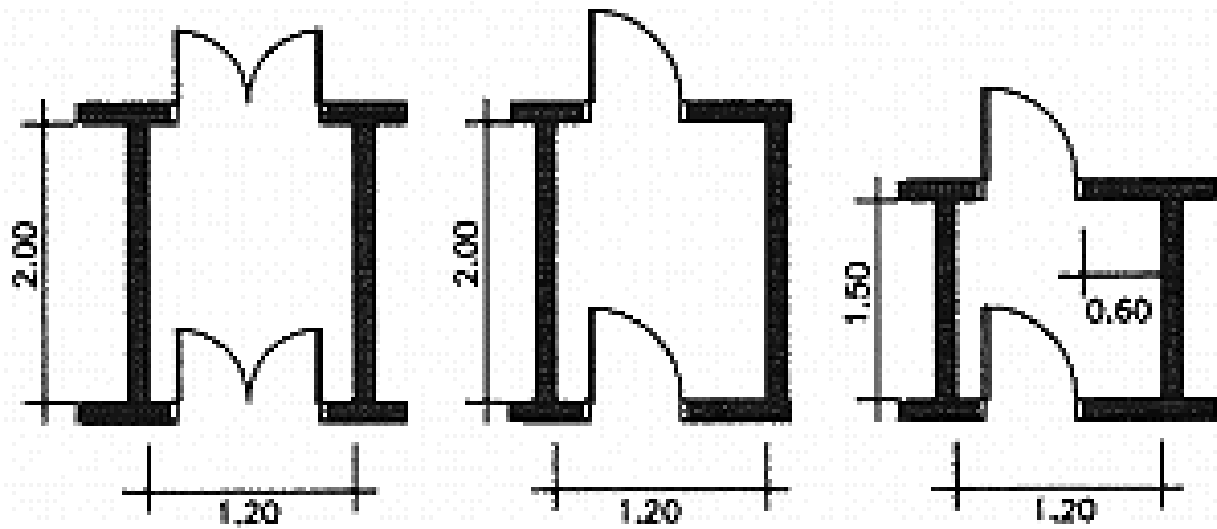
Ventanas abatibles (que abran hacia dentro), de corredera (con desplazamiento horizontal) o pivote (con desplazamiento horizontal o vertical), son buenas opciones para incluir en una vivienda.

Al diseñarlas, es importante observar y entender profundamente al usuario, manejando efectivamente la iluminación y la ventilación natural, además de las vistas que quedarán enmarcadas. No debemos olvidar que muchas veces estas pueden ser el principal punto de conexión entre las personas y el mundo exterior.

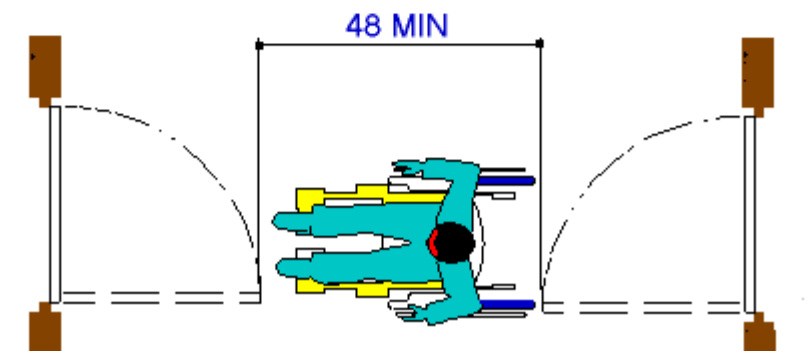
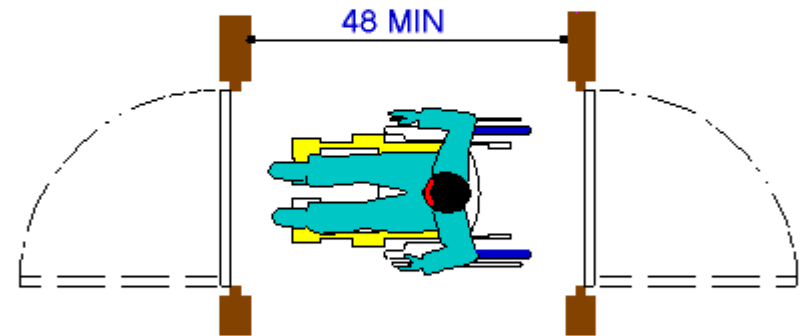
PUERTAS Y ACCESOS

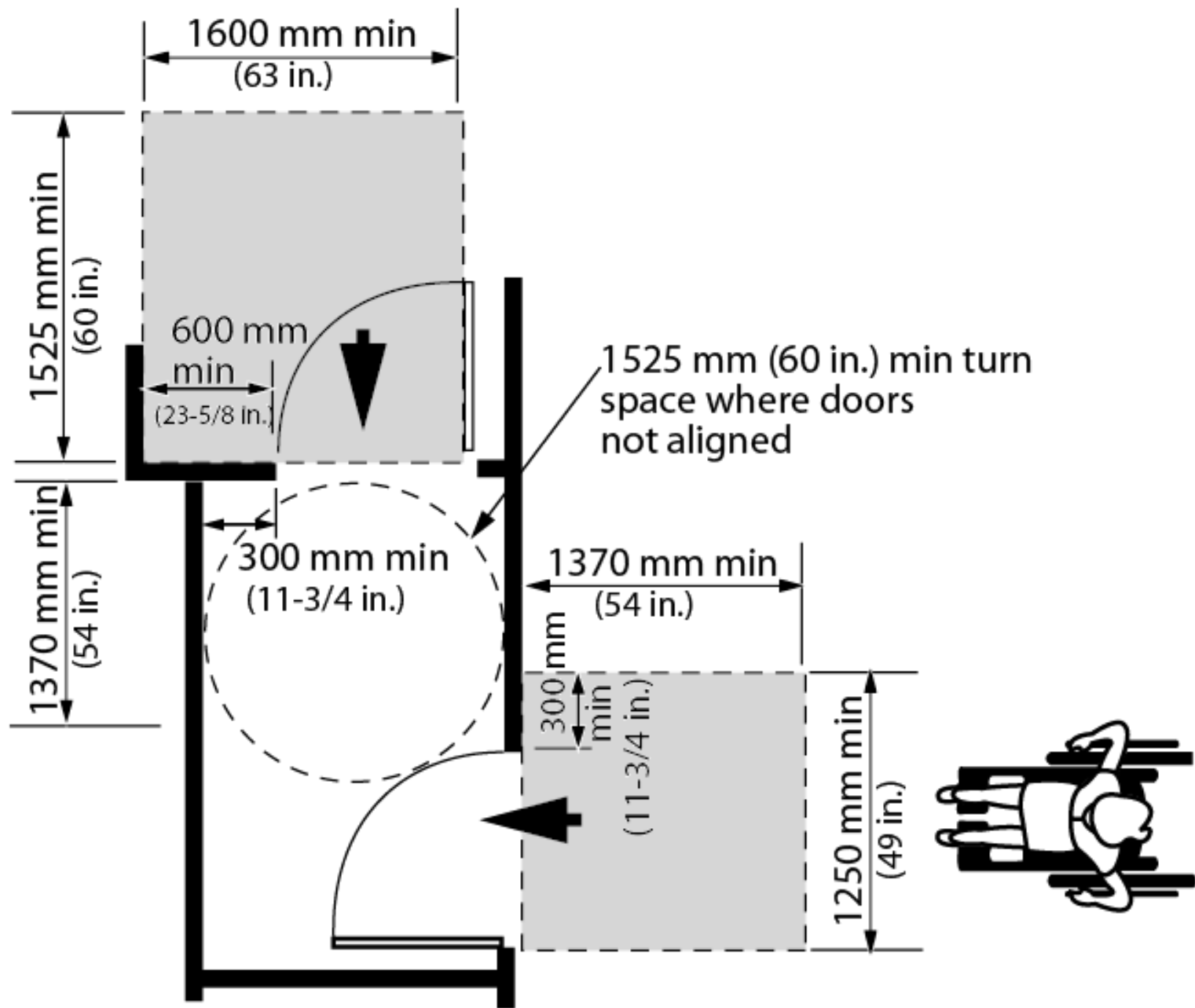


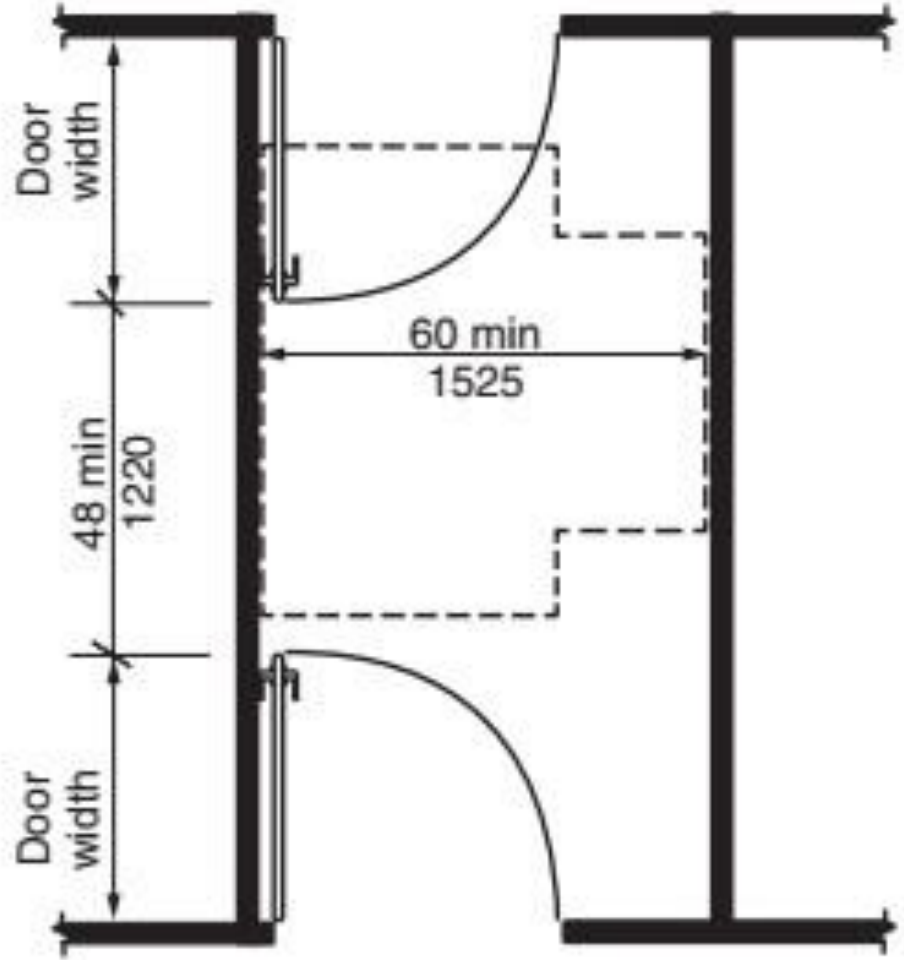
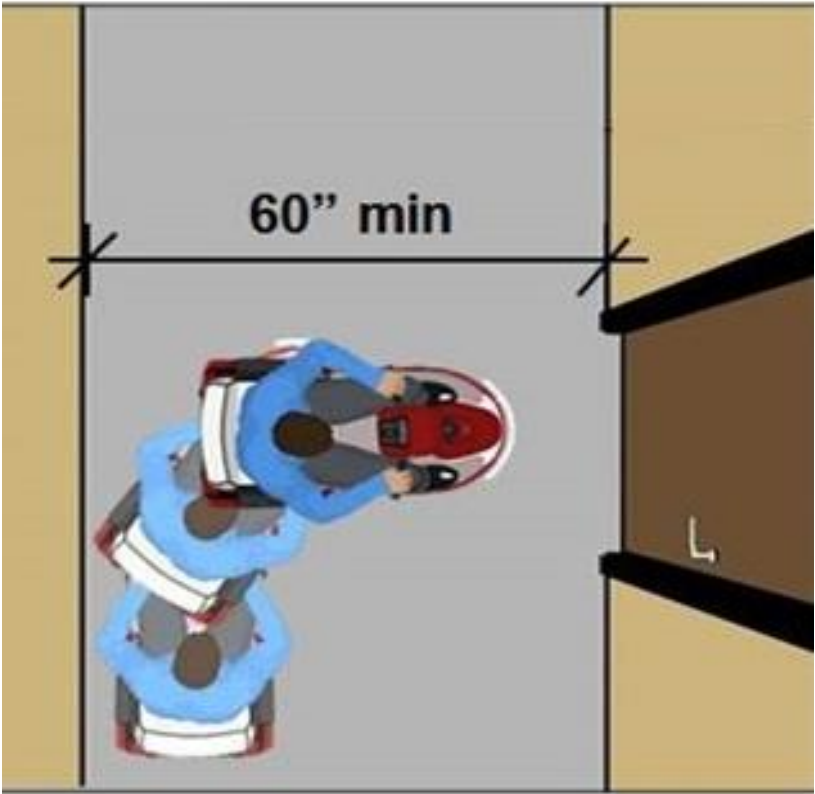
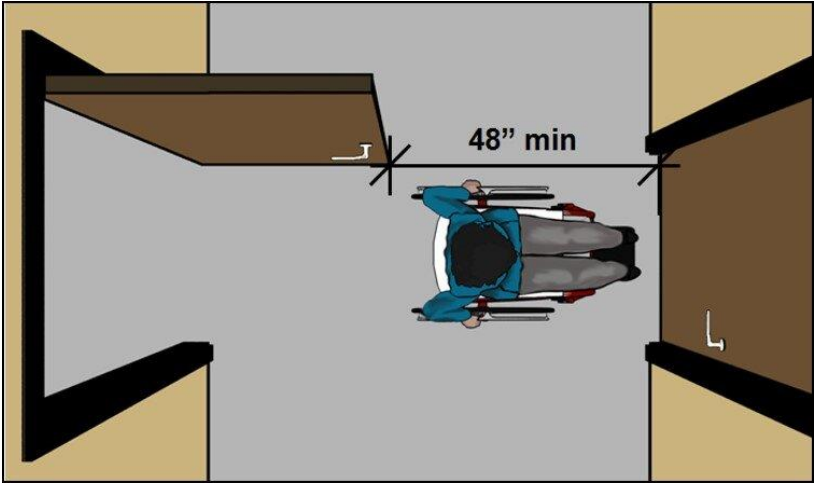


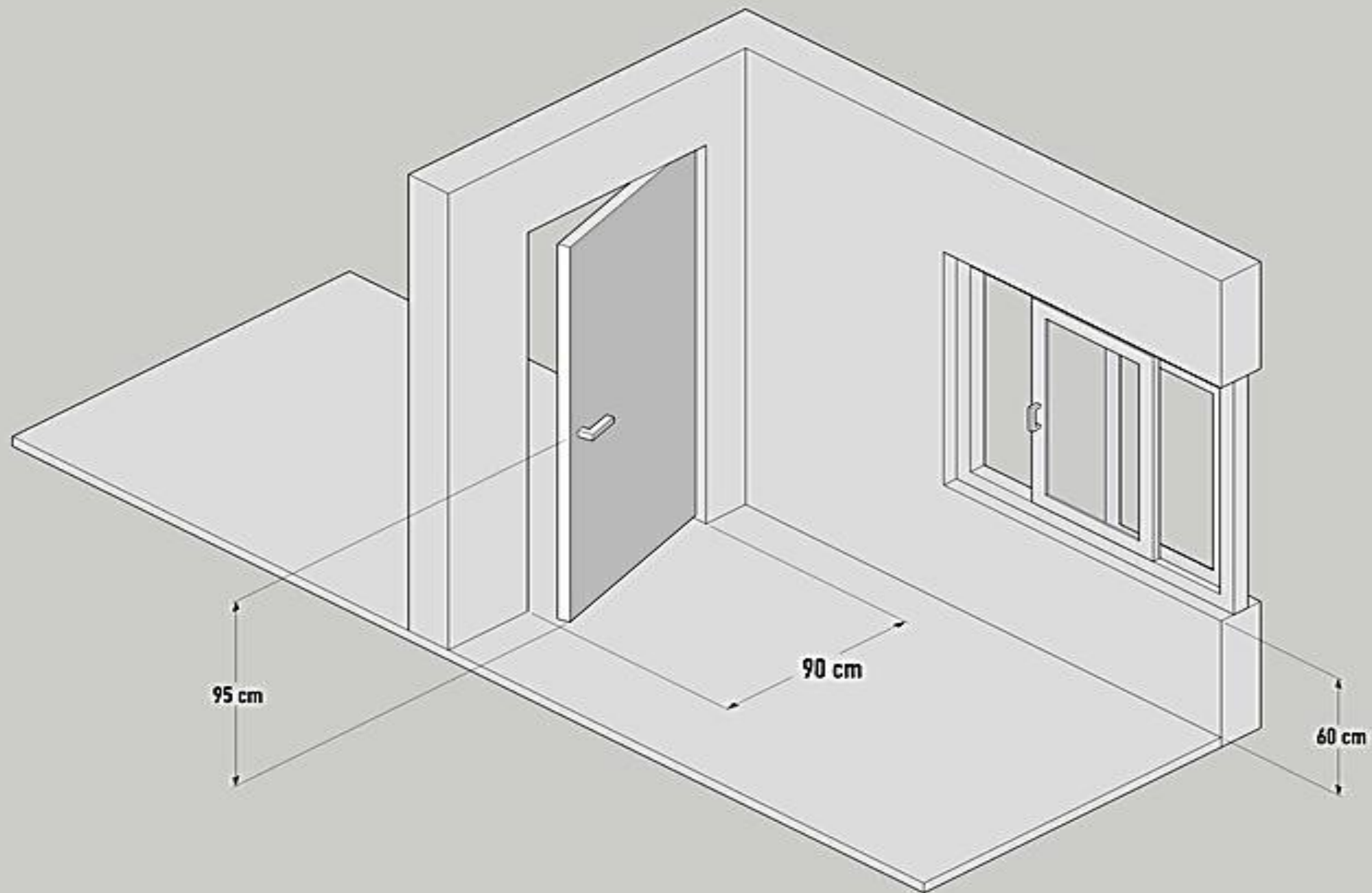


12 MIN
 *PROVIDE THIS ADDITIONAL SPACE IF DOOR HAS BOTH A LATCH & A CLOSER









Materiales recomendados

- Puertas y ventanas:** incluir manillas con mecanismos de presión o palanca en puertas y ventanas abatibles, y barras o tiradores en puertas y ventanas de corredera.

Los cerrojos o pestillos deben ser de fáciles de accionar, pudiendo abrirse desde el exterior en caso de emergencia

4 – BAÑOS

Los baños pueden ser un proyecto aparte, con dimensiones muy específicas

En cuanto a la accesibilidad, los baños son un mundo en sí mismos. Sus dimensiones y vanos deben permitir el acceso y movimiento de una silla de ruedas; se recomienda un diámetro mínimo de 150 cm (que se cumpla, al menos, hasta los 70 cm de altura) y una puerta de corredera o abatible (que abra hacia afuera). Se deben incorporar barras de apoyo, fijas y abatibles, y accesorios que permitan colgar muletas o bastones. La superficie del baño debe ser antideslizante en seco y en mojado.

Recomendaciones para artefactos principales

- **Inodoros:** se recomienda instalarlos a una altura máxima de 50 cm, liberando al menos un acceso lateral de 80 cm de distancia. Los mecanismos de descarga deben poder ser accionados fácilmente por el usuario.
- **Lavamanos:** se debe ubicar a una altura de 80 cm, evitando que se posen sobre muebles o pedestales, liberando el espacio para que se acerque una silla de ruedas (mínimo 70 cm).
- **Duchas:** es recomendable incluir duchas al mismo nivel del piso del baño, con un área mínima de 90 x 120 cm, asiento abatible, y una pendiente de 2% hacia el desagüe. Se deben incluir barras de seguridad a 85 cm de altura y grifería de palanca o monocomando, manejable desde el asiento. Duchas con mangueras flexibles facilitan las acciones del usuario.

Un espacio de baño accesible garantiza la autonomía, la seguridad, la dignidad, el confort y el ahorro de tiempo, no solo de las personas que sufren este tipo de dificultades, sino también de aquellas que las acompañan. La falta de espacio entre el mobiliario, los equipamientos que dificultan la movilidad, o el no disponer de seguridad, puede ser un entorpecimiento en su rutina diaria.

La condición de los equipos y soluciones integrados obliga a cumplir con requisitos de espacio y limita el rango de alcance de los usuarios, es necesario que los arquitectos y diseñadores suministren espacio adicional para la utilización adecuada de estos dispositivos.

Legislación de accesibilidad los elementos del baño accesible

Entre las características de los baños adaptados, cabe destacar las distancias con las que debe contar la estancia, así como la que hay entre los elementos que la componen.



También depende del tipo de instalación: si es privada, un baño público o un centro especializado.

La legislación apunta que el interior de los baños debe ser suspendido, ergonómico y libre de obstáculos, con un espacio habilitado debajo del lavabo a una altura de entre 70 y 75 cm y el borde delantero entre 80 y 85 centímetros por encima del suelo. Estas son las medidas más características y prioritarias para permitir el uso a usuarios en silla de ruedas. Además, debe ser posible hacer un círculo con un diámetro de 150 centímetros, con una dimensión mínima de 140 x 150 centímetros.

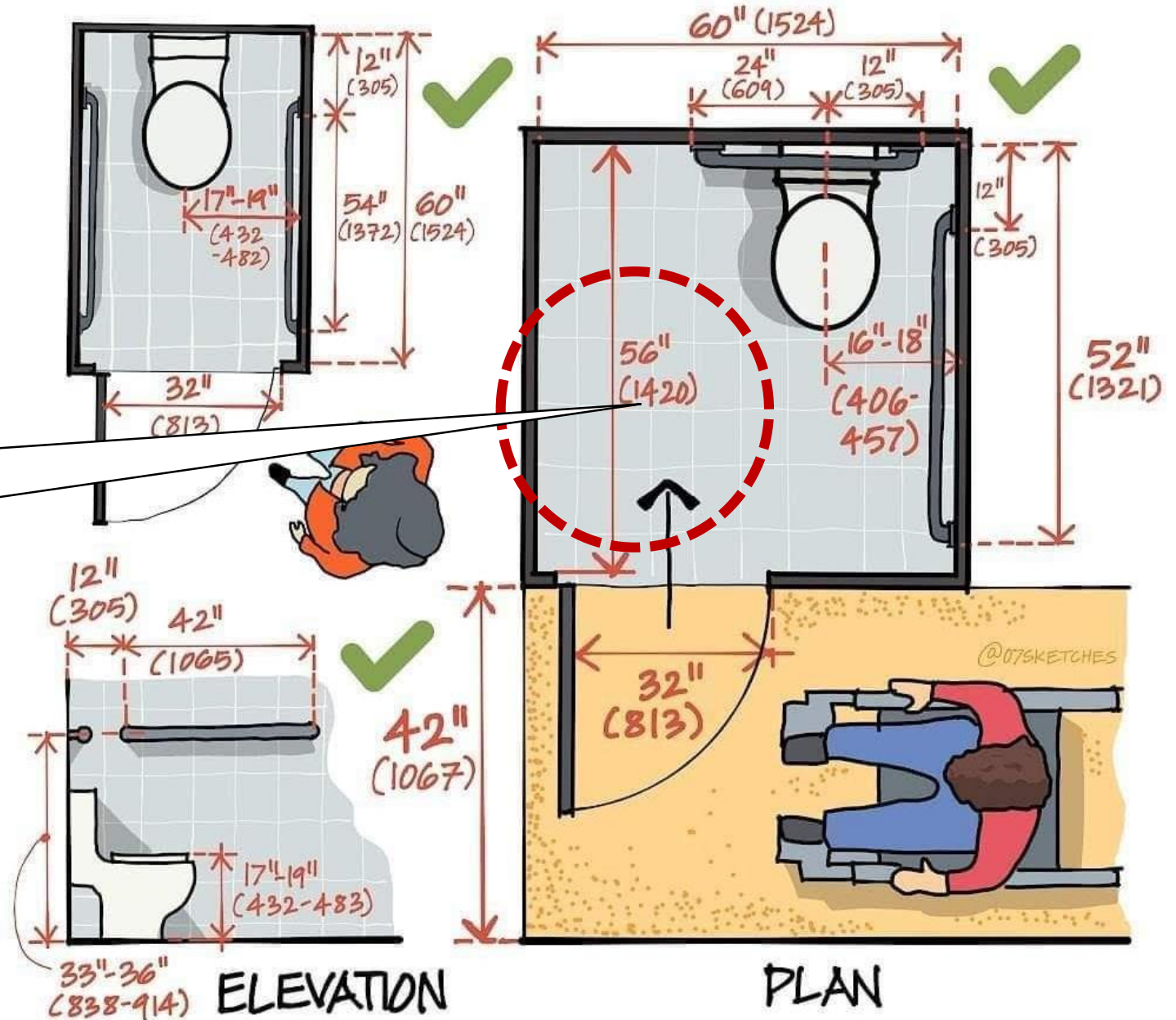
Además de estas dimensiones también hay que determinar el resto de los elementos sanitarios y barras de apoyo, donde la normativa también nos guía y se tiene muy en cuenta el perfil de necesidad del usuario



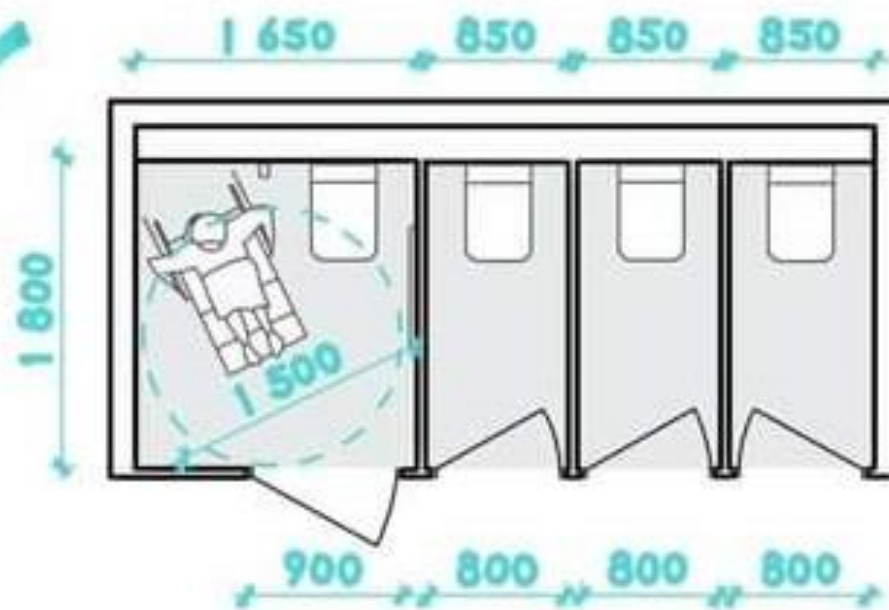
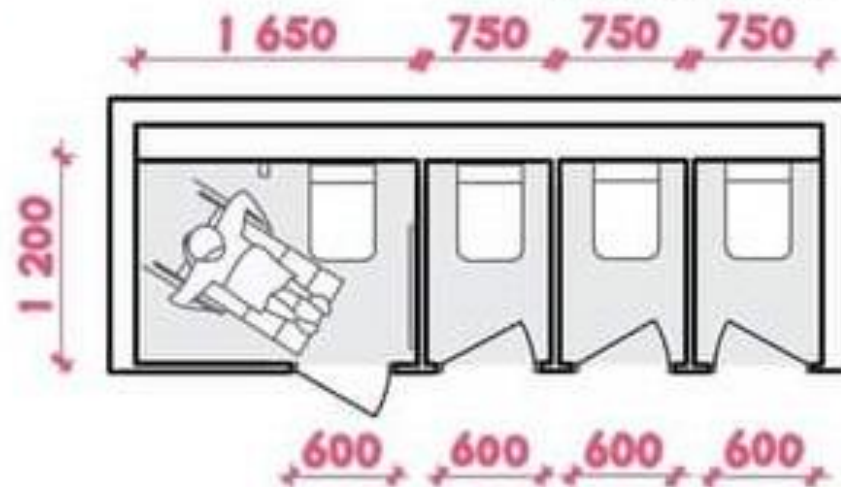
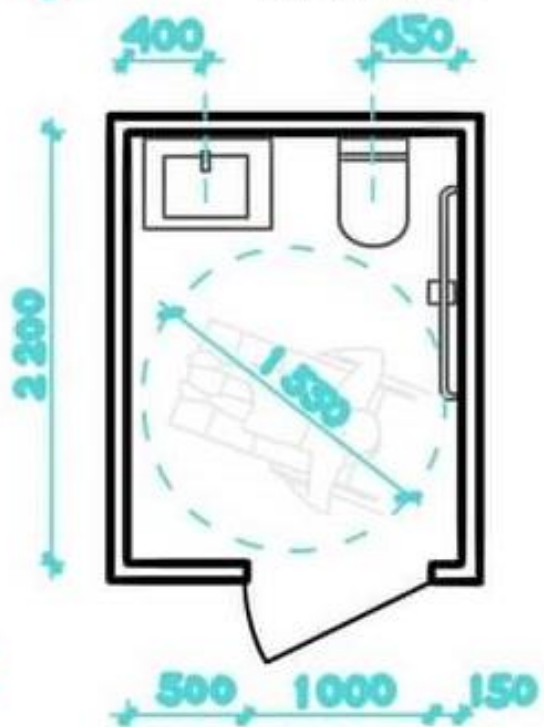
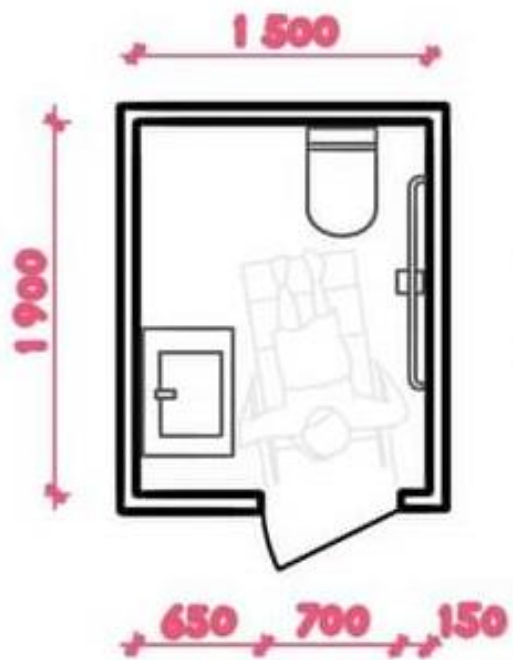


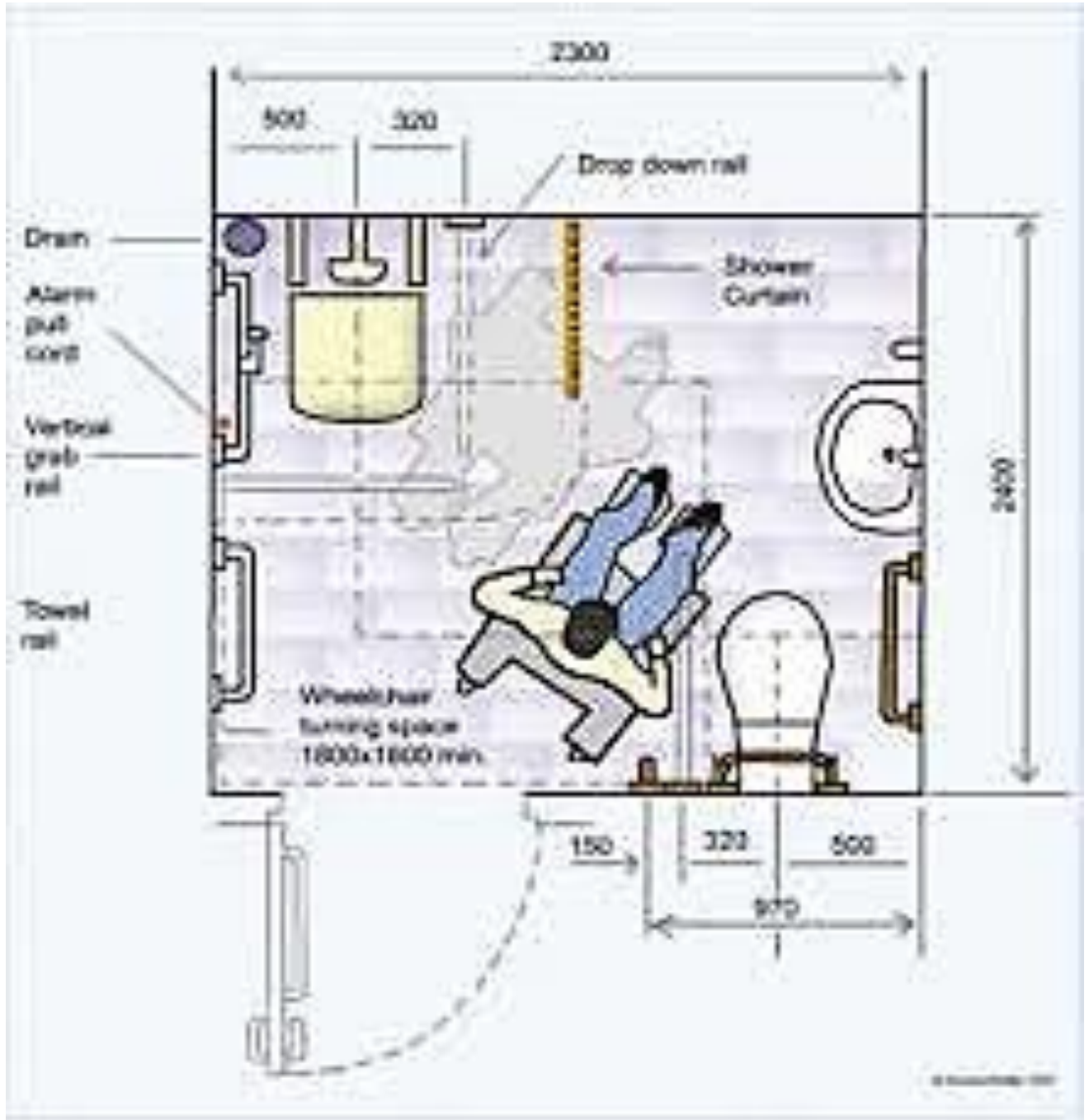
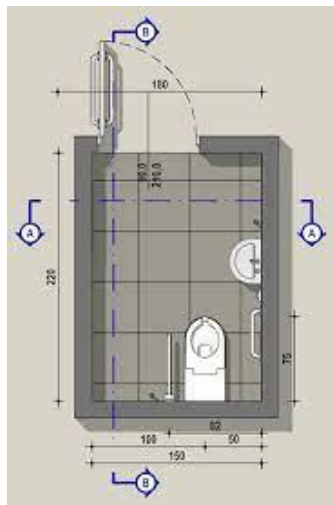
RECINTO DE INODORO

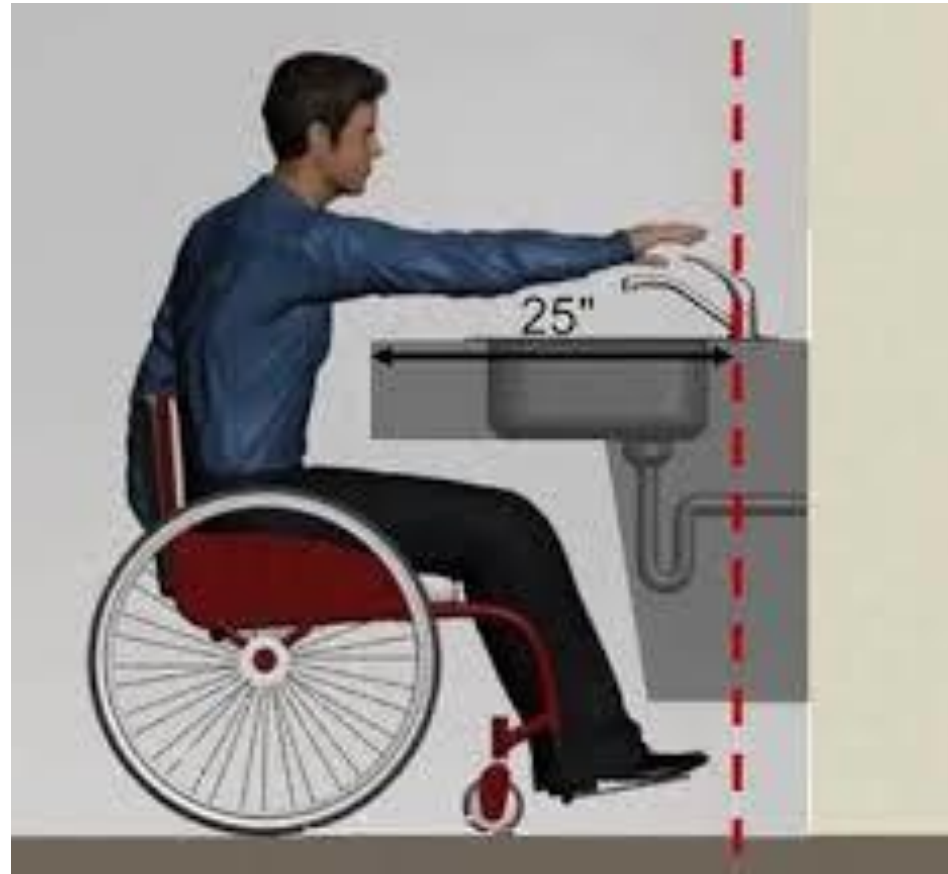
DEBE PERMITIR EL GIRO DE LA SILLA DE RUEDAS, DIÁMETRO 1.50m

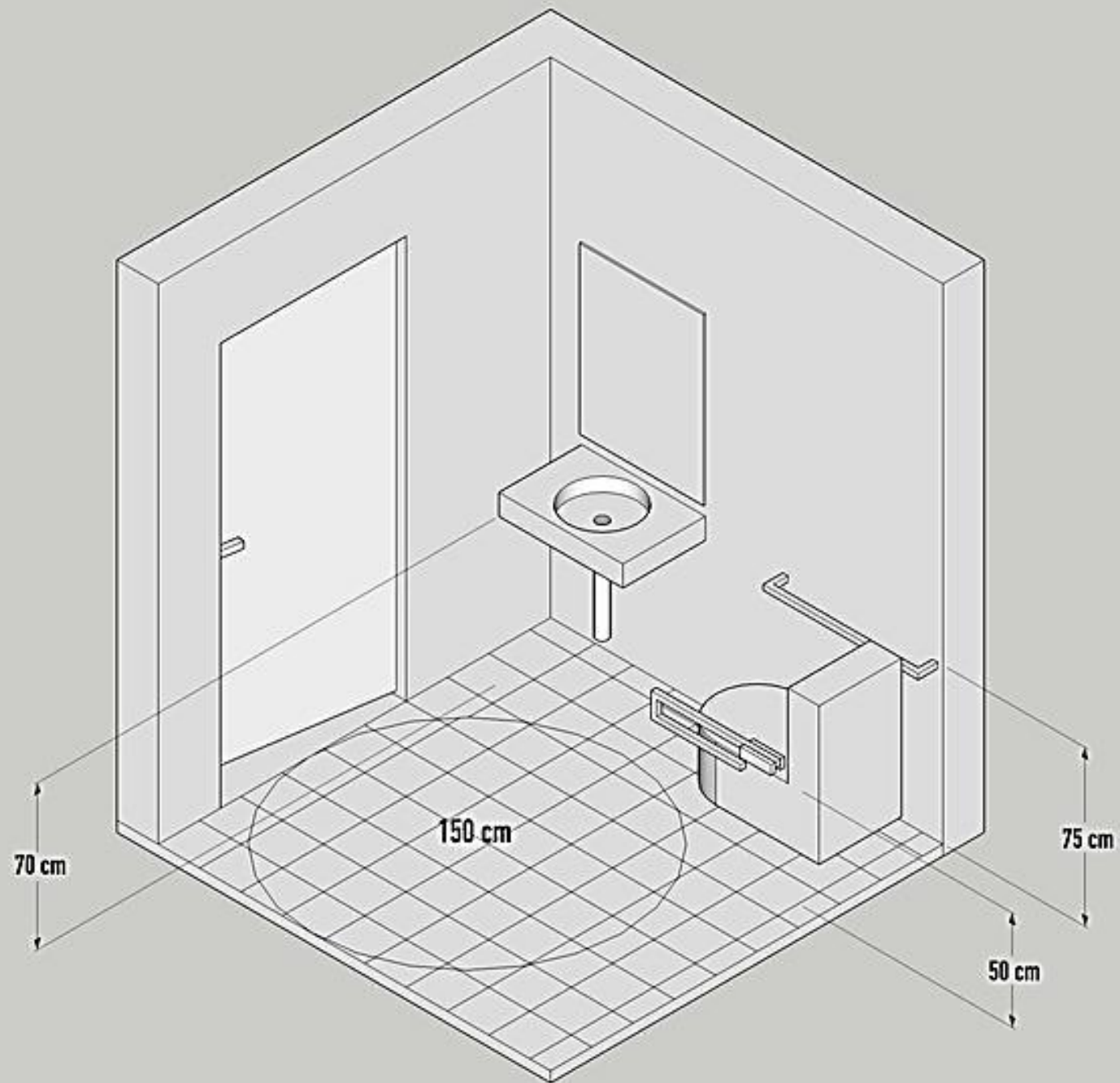


RECINTO DE INODORO







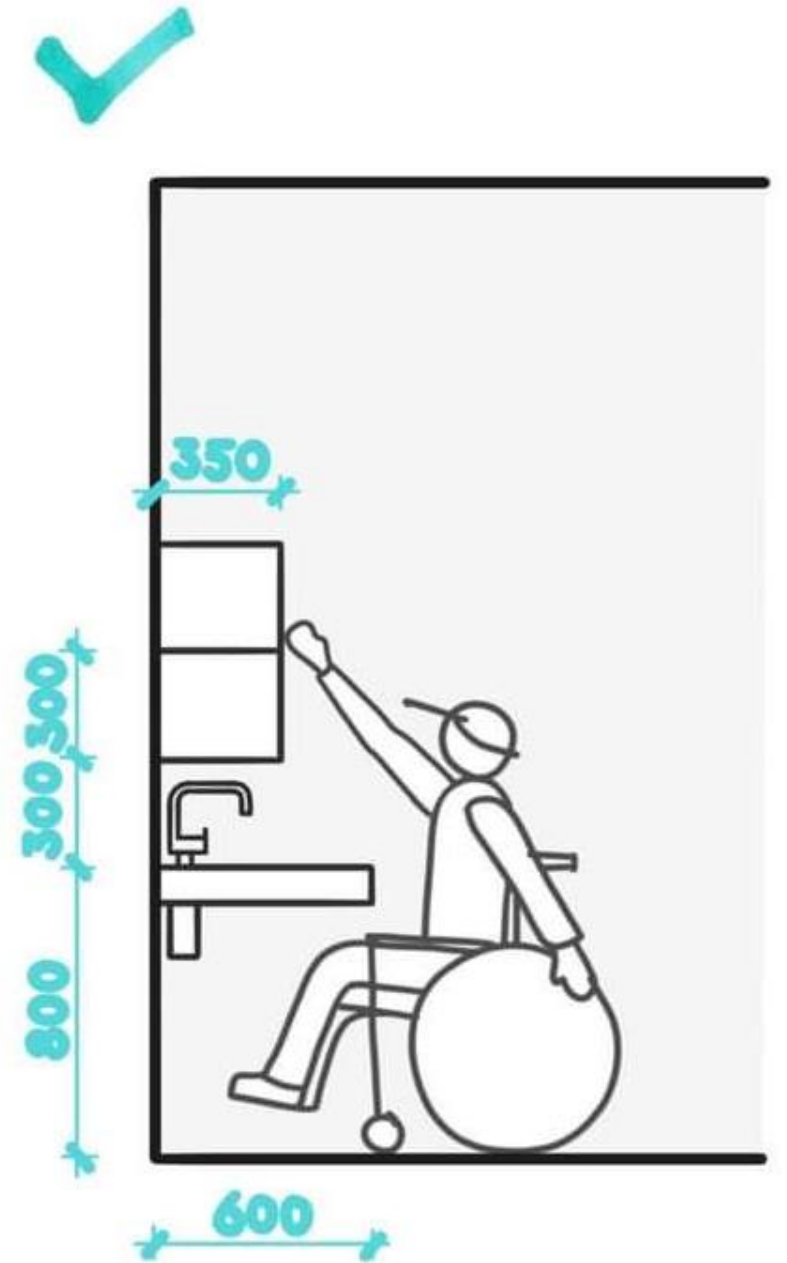
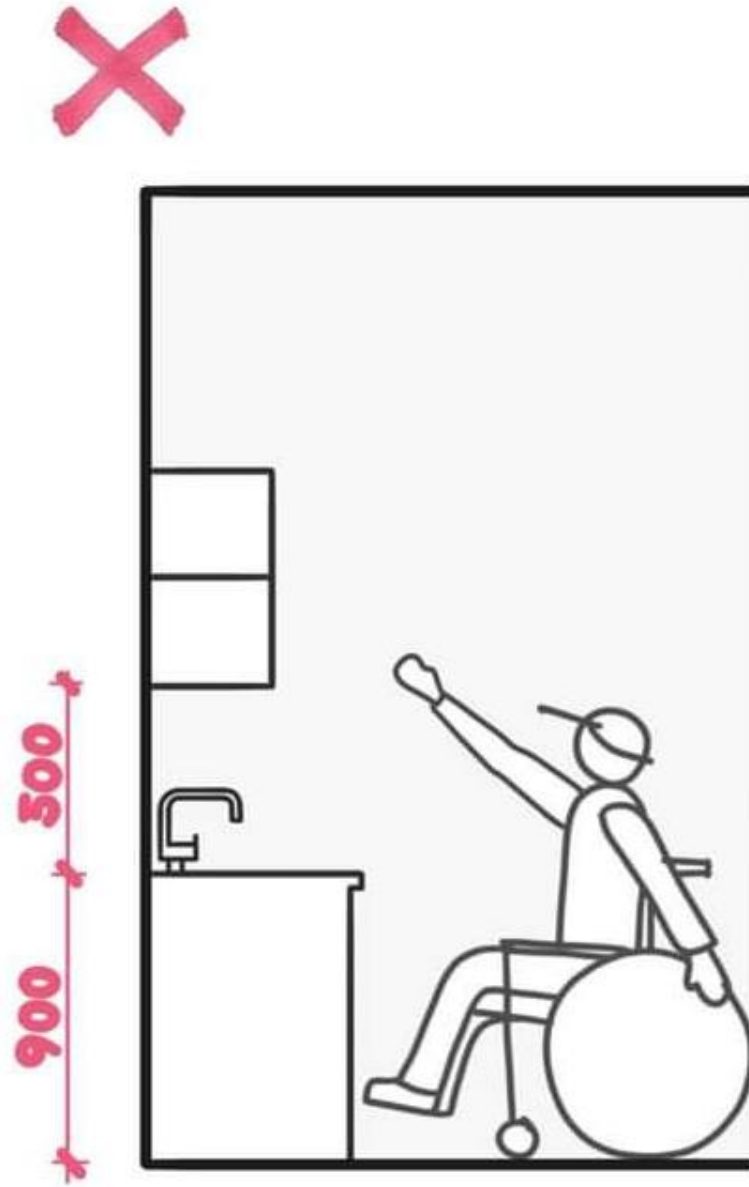


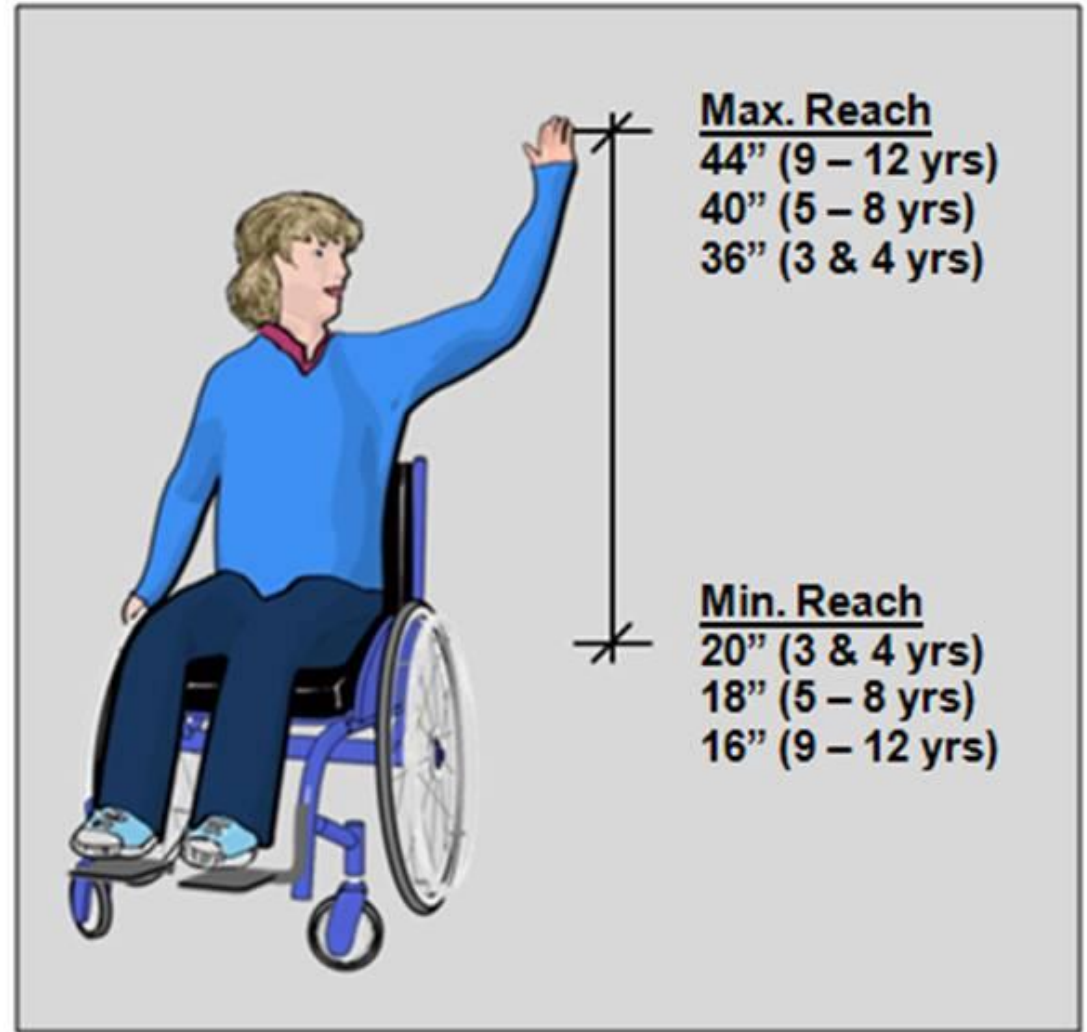
5 – COCINAS

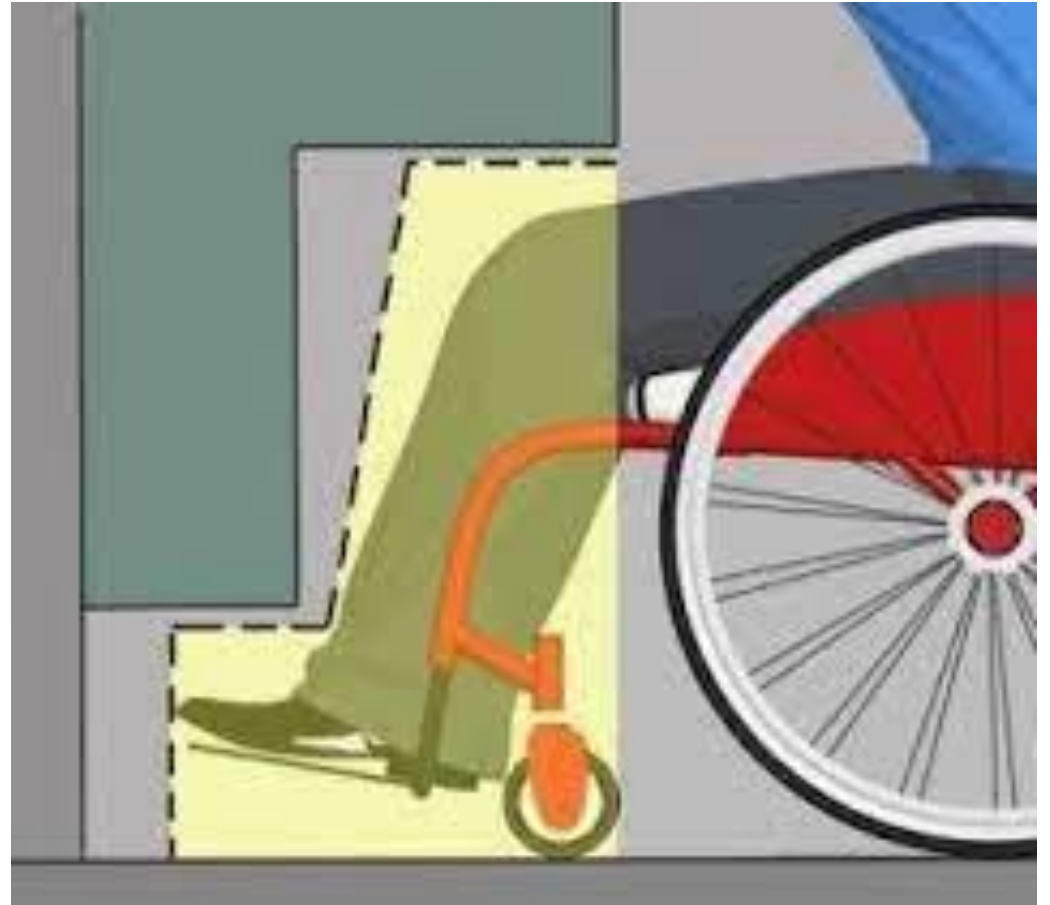
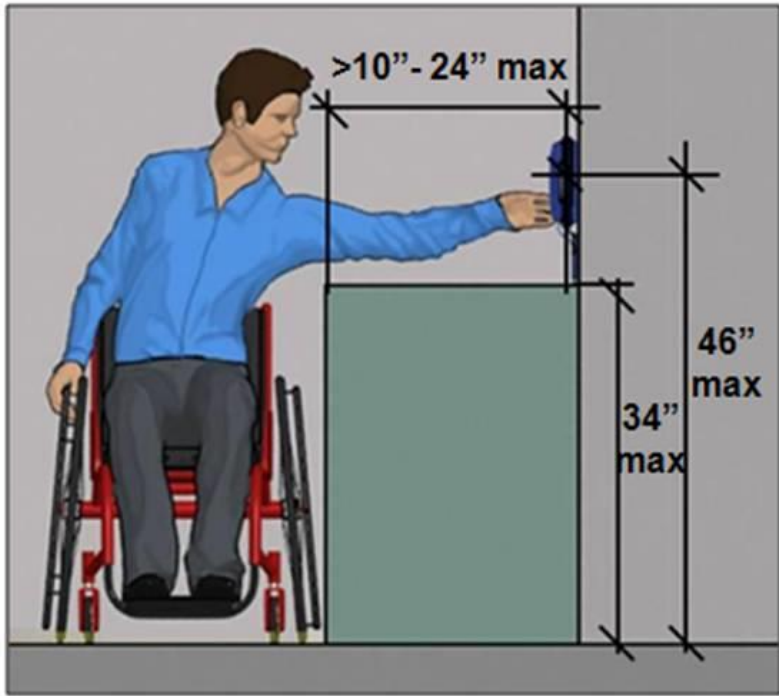
Cocinas funcionales y ajustables

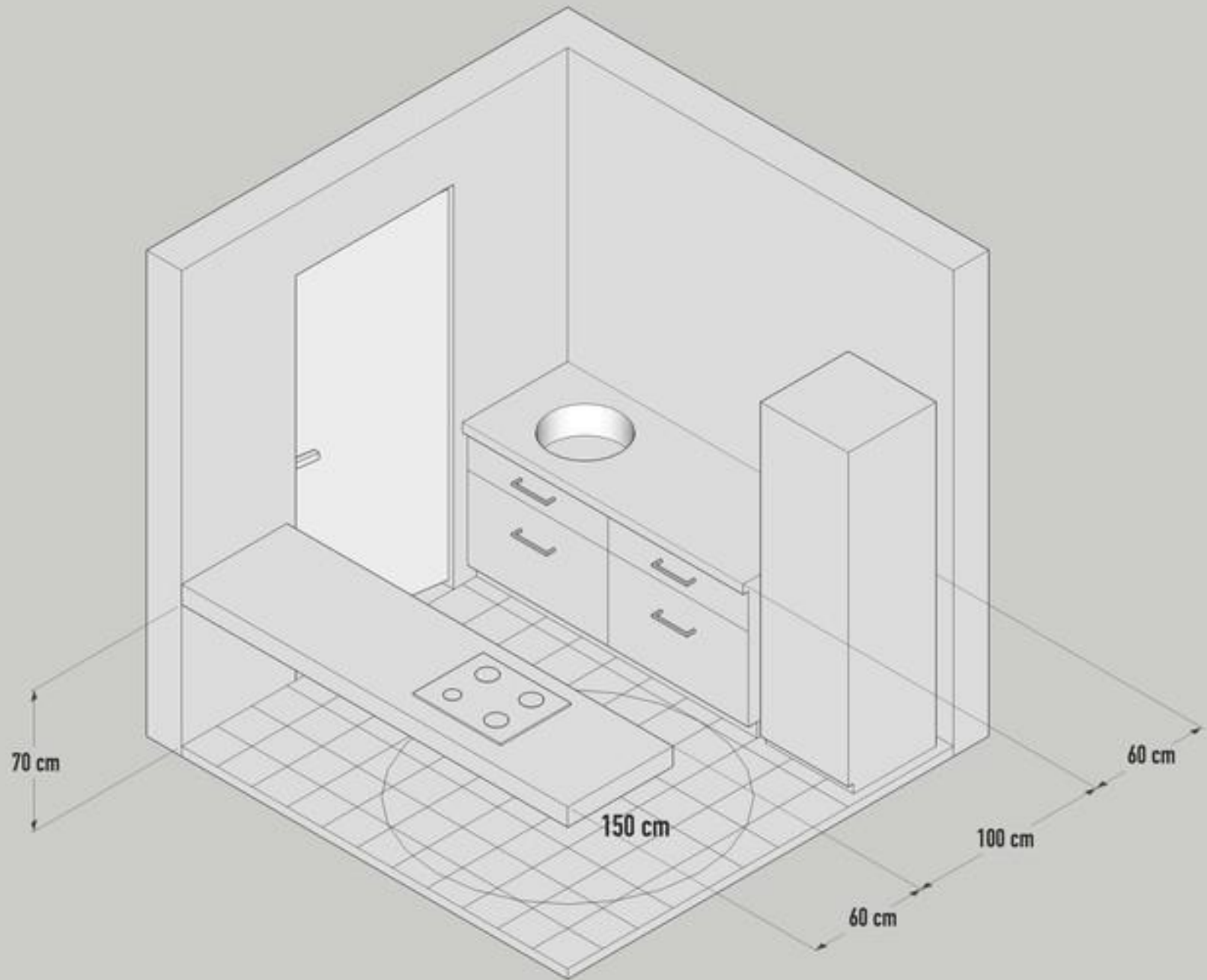
Se debe tener cuidado al distribuir los espacios de trabajo, promoviendo un movimiento fluido entre la cocina, el lavaplatos, y el refrigerador. Se recomienda liberar el espacio bajo la mesa de trabajo, ubicada a 80 cm de altura, para permitir el acercamiento de un usuario en silla de ruedas, si es el caso. Todos los utensilios y artefactos deben ser fácilmente alcanzables; en el caso de los muebles superiores, existen en el mercado algunos sistemas ajustables que los acercan a la altura del usuario.

MEDIDAS PARA LA COCINA









Materiales recomendados

- **En general:** superficies antideslizantes, griferías de palanca o monocomando, y todos aquellos sistemas, tecnologías, o artefactos que faciliten los procesos.

6 – DORMITORIOS

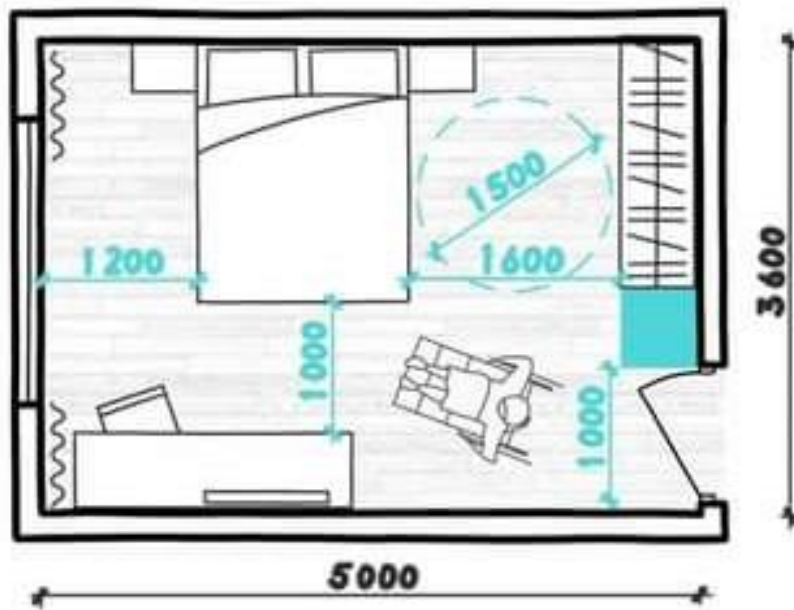
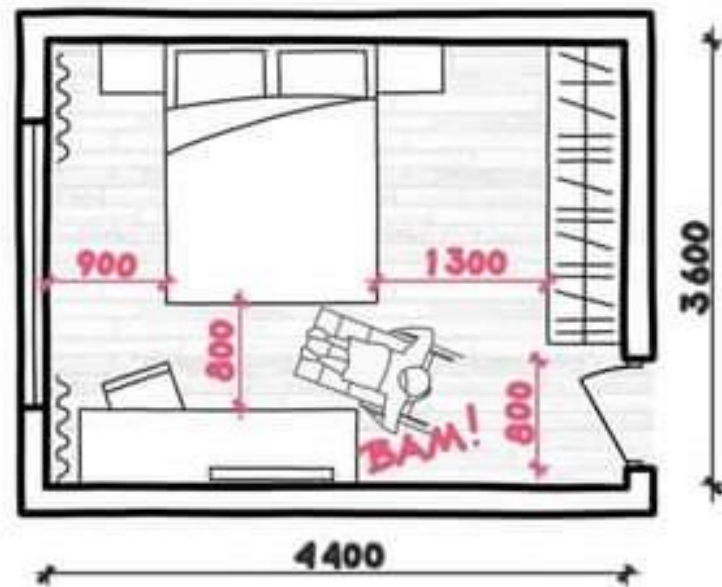
Dormitorios confortables y de uso independiente

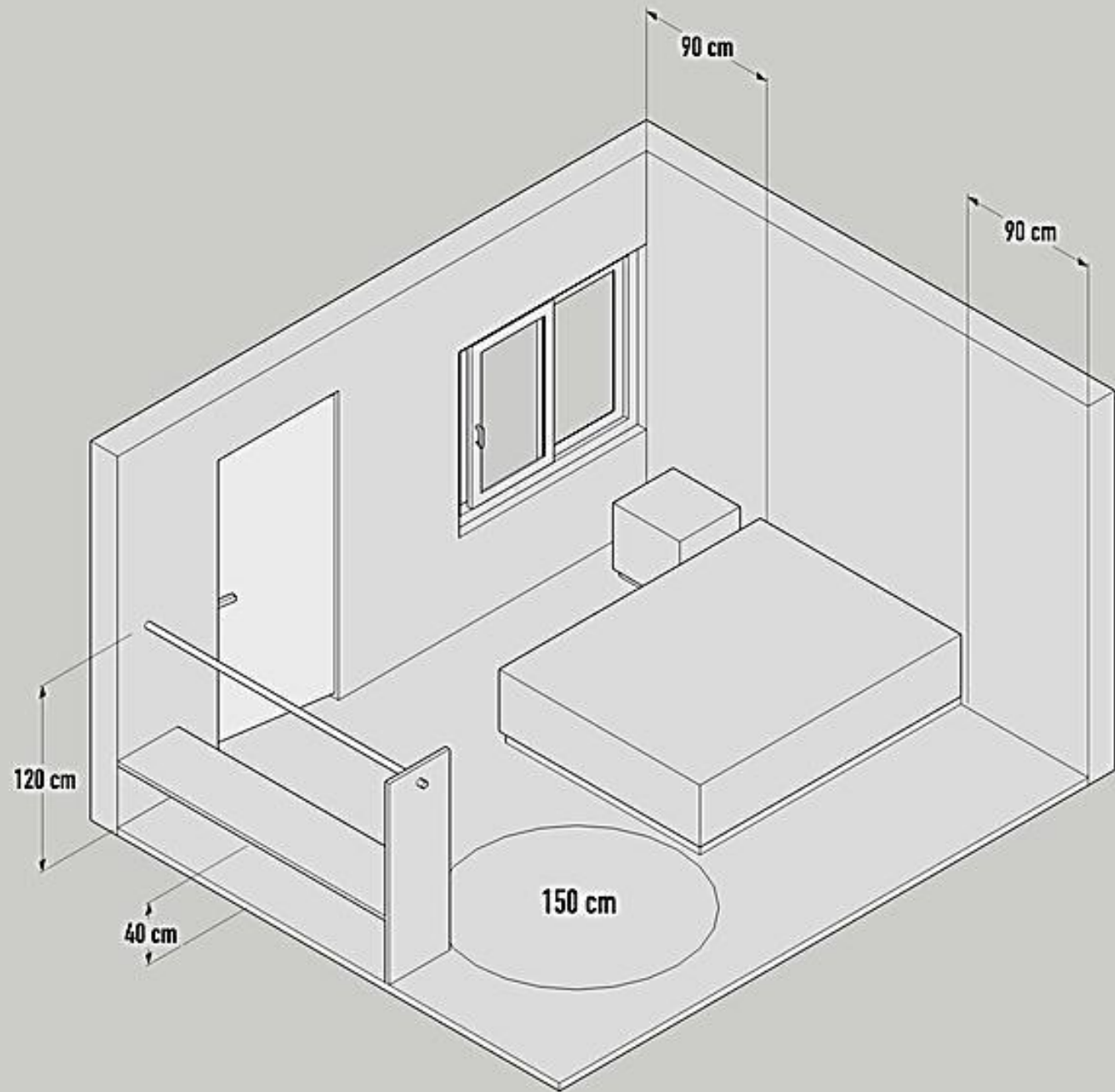
Los dormitorios deben ser agradables, promoviendo el descanso y el reposo de sus habitantes, poniendo especial énfasis en su iluminación (y oscuridad).

Al diseñarlos debemos seguir las mismas claves expuestas anteriormente, incluyendo las dimensiones mínimas necesarias para el desplazamiento independiente de las personas: circulaciones de 90 cm y áreas de rotación de 150 cm para sillas de ruedas, una altura de cama cercana a los 50 cm, y espacios de almacenamiento de baja altura, con puertas de corredera.

Los interruptores deben ser fácilmente alcanzables y estar señalizados con luces para la oscuridad.

DORMITORIO





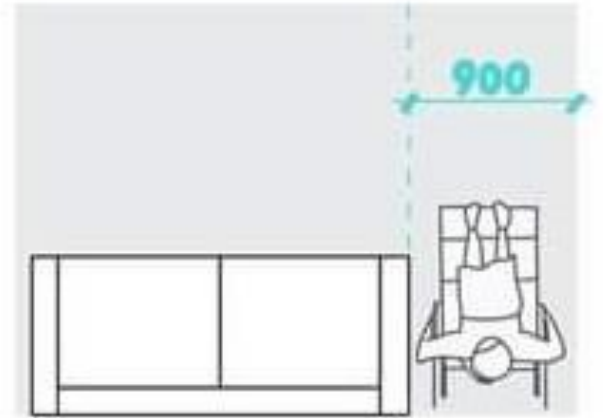
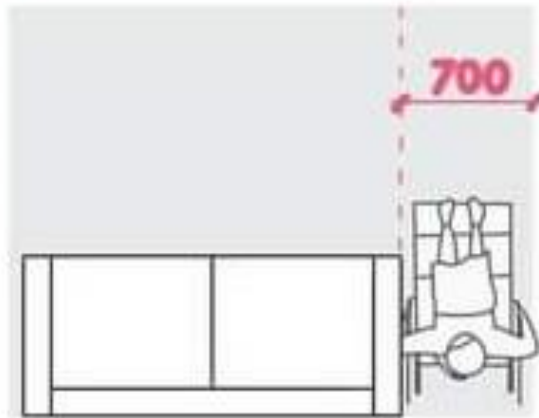
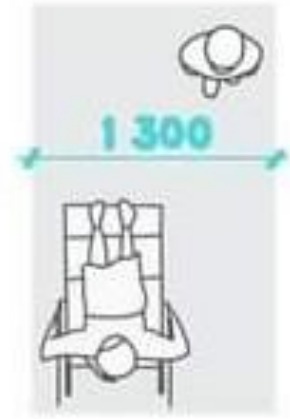
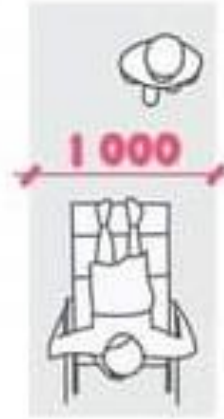
7 – SALAS DE ESTAR

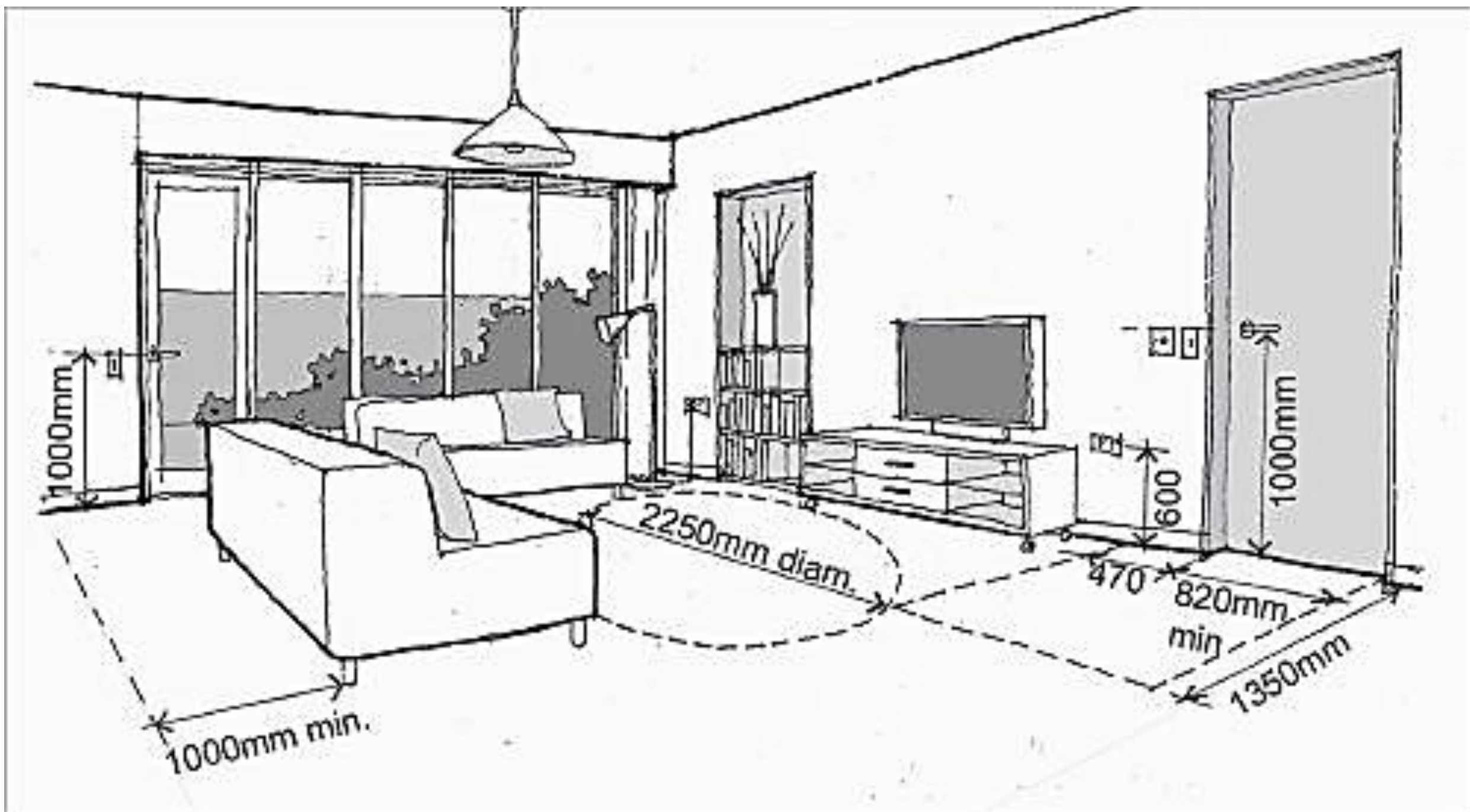
Salas de estar como ambientes sensoriales y dinámicos

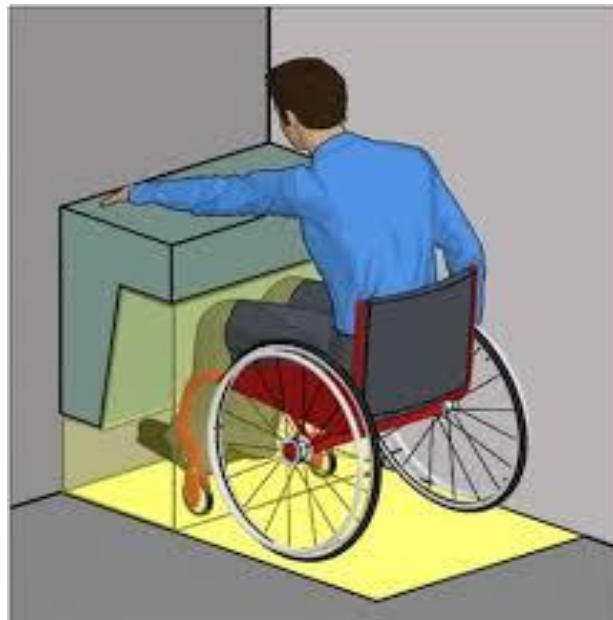
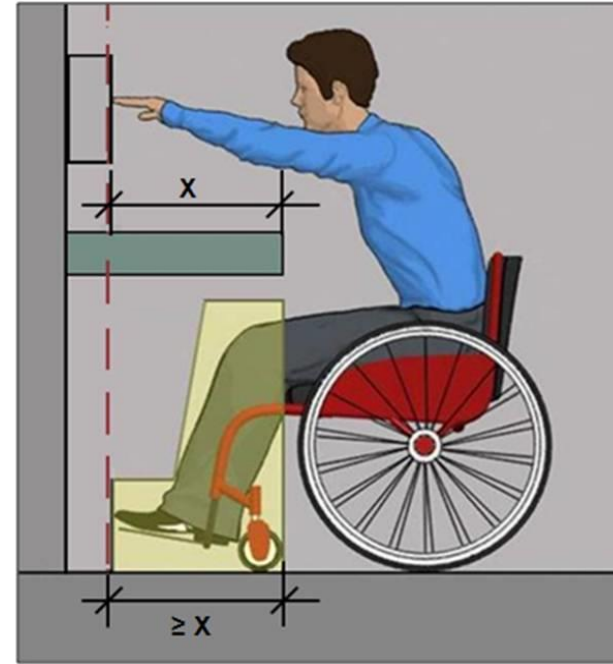
Las salas de estar son espacios flexibles que nos entregan una mayor libertad de diseño a favor de la calidad de vida. Las texturas y los colores, sumados a las condiciones térmicas, acústicas y de iluminación, pueden marcar una diferencia en la manera en que las personas habitan y perciben los espacios donde pasan la mayor parte del tiempo, ayudándolos incluso a sanar a través de estímulos sensoriales.

La Domótica, cada vez más asequible y fácil de incorporar en nuevas edificaciones, puede ayudar a potenciar estas operaciones, activando ambientes predefinidos a través de sensores de movimiento, paneles de control, o comandos por VOZ.

ESTAR







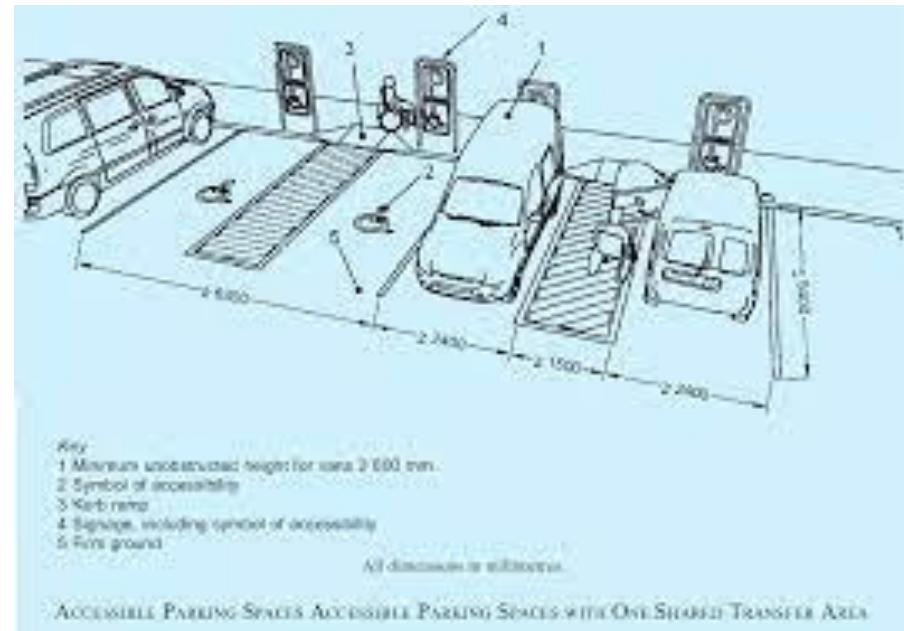
8 – ESTACIONAMIENTOS

La escasa accesibilidad del transporte público y la falta de itinerarios accesibles hacen que el transporte en automóvil sea para muchas personas con discapacidad una necesidad.

El uso de un vehículo requiere disponer de un lugar de estacionamiento cercano a la vivienda, trabajo, centros comerciales, etc.

Los estacionamientos reservados para personas con discapacidad deben estar ubicados tan cerca como sea posible de los accesos o circulaciones peatonales.

El trayecto entre las zonas de estacionamiento y accesos deben ser accesibles y seguros, con buena visibilidad entre el usuario y la circulación



vehicular. La altura promedio de una persona en silla de ruedas es de 130 cm, altura que no permite ser visto por un automóvil en retroceso.

Si el estacionamiento se encuentra en un nivel subterráneo, deberá disponerse de un ascensor que permita conectar el recorrido desde y hacia la salida principal de la edificación.

El trayecto al ascensor deberá ser accesible.

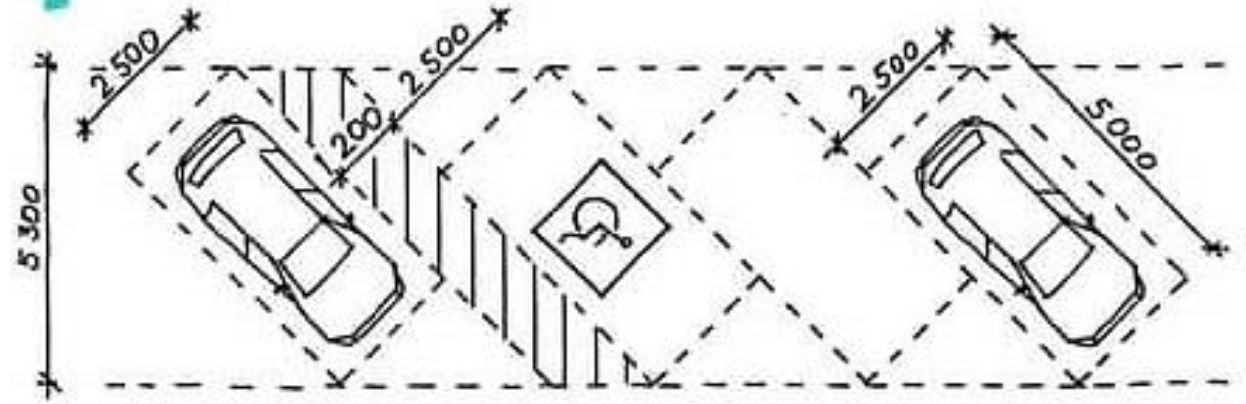
Dadas las características legales y de especiales dimensiones, los estacionamientos para personas con discapacidad deben estar claramente señalizados y separados de otros estacionamientos preferenciales, como de embarazadas, adultos mayores, etc.

ESTACIONAMIENTOS

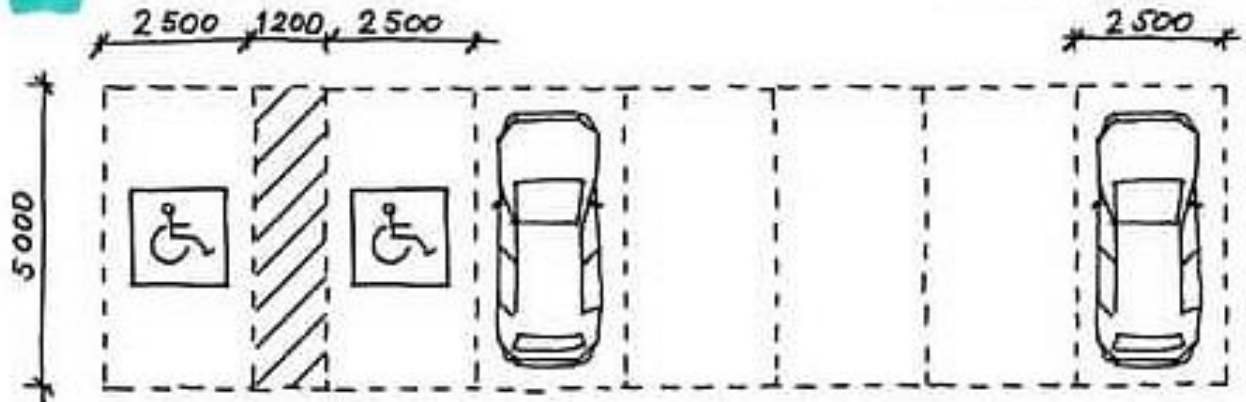
Un estacionamiento se considera accesible cuando tiene las siguientes características: 360 cm de ancho x 500 cm de largo, señalizado con el símbolo de accesibilidad y con una circulación segura hasta los accesos o circulación peatonal.

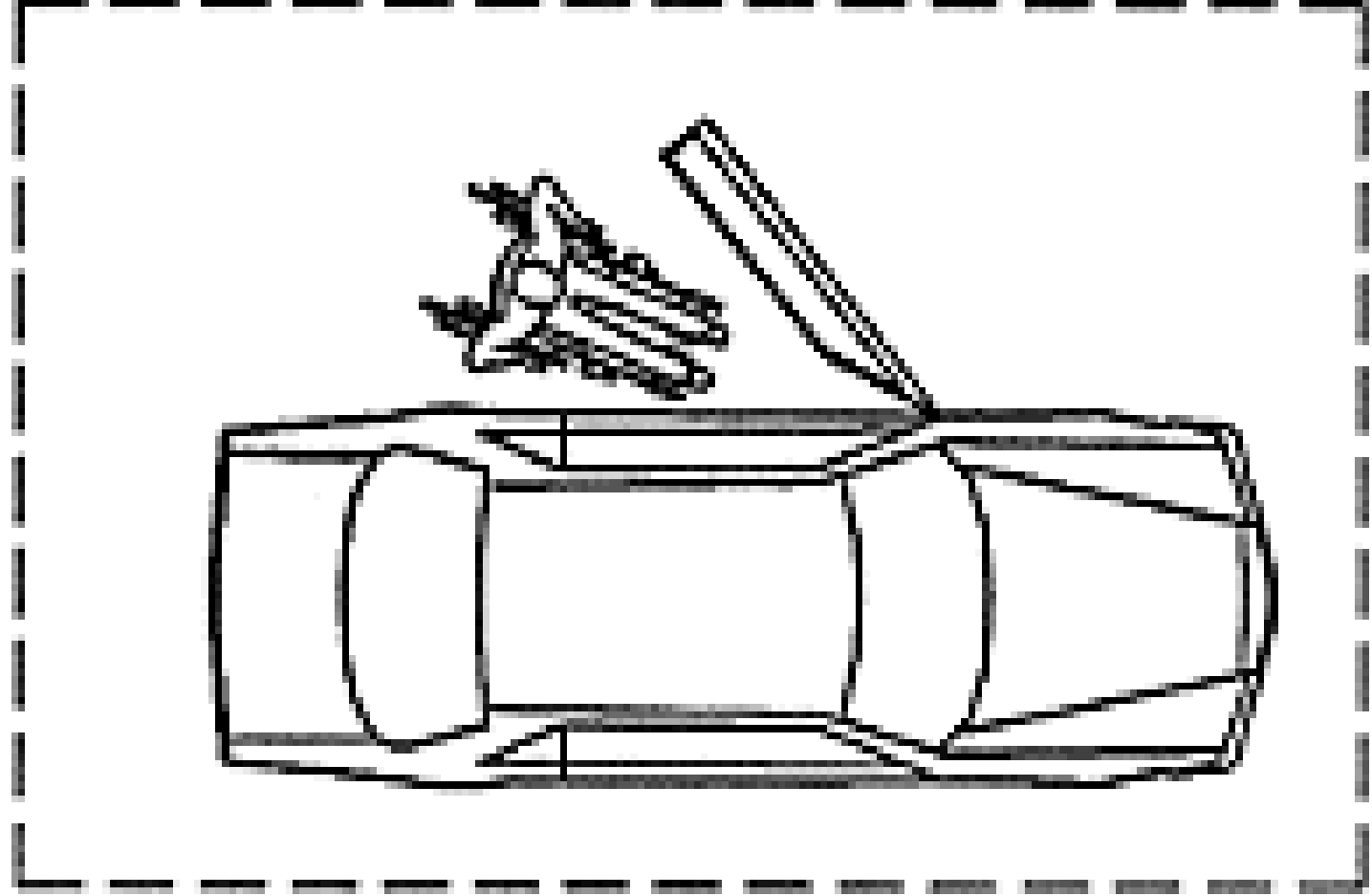
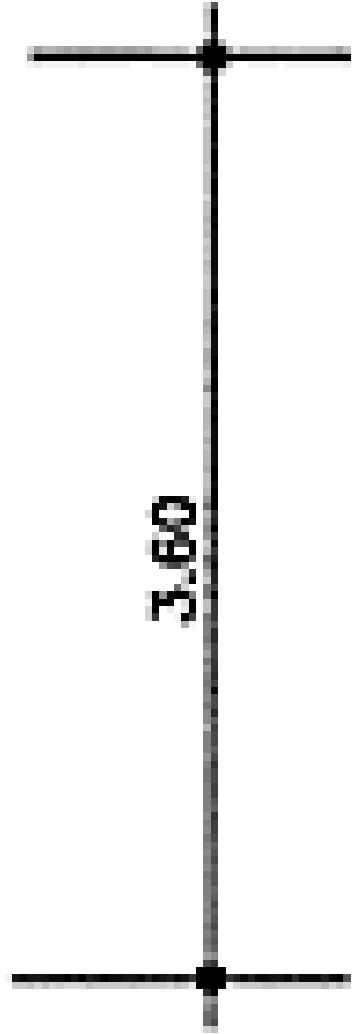
Se considera 1 estacionamiento especial cada 25 estacionamientos tradicionales

1



2





SEÑALIZACIÓN

Los estacionamientos reservados deben estar claramente señalizados, tanto en forma vertical como horizontal.

El manual de señalizaciones reconoce la siguiente señalización vertical como la oficial: “Tratándose de autorización para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad, junto a la leyenda “EXCEPTO VEHÍCULOS” debe agregarse el símbolo internacional de accesibilidad”).



9-ASCENSORES

La cabina de ascensor es sin duda uno de los elementos con mayor importancia en este tipo de elevadores.

Si hablamos de dimensiones, está claro que la mínima permitida es la de una persona, dimensiones más pequeñas no tendrían ningún sentido, para alcanzar esta medida es necesario disponer de una superficie máxima de 0,37 m², lo que realmente daría como resultado una cabina realmente pequeña, además para esta superficie la carga nominal que correspondería sería de 100 Kg.

Aun así, normalmente se suelen **instalar ascensores** de 3 o 4 personas en aquellos edificios ya construidos que disponen de un espacio reducido y de 6 u 8 personas en edificios de nueva construcción o donde se dispone de espacio suficiente.

En este aspecto tenemos que, por ejemplo, la cabina de un ascensor para 3 personas, por ejemplo para un **ascensor unifamiliar**, debe ser fabricada para una carga útil de 225 Kg., y tener una superficie útil de entre 0,58 y 0,70 m² como máximo salvo excepciones.

En cuanto a las dimensiones máximas para 6 personas, lo que sería una capacidad de carga de 450 Kg., tendríamos como superficie útil la de 1,3 m² como máximo, siempre salvo excepciones.

Otra medida que resulta importante tener en cuenta es que la **altura de la cabina del ascensor** debe ser de cómo mínimo dos metros de altura.

¿Qué es un ascensor accesible?

Un tema muy importante que afecta directamente a las **dimensiones de la cabina de un ascensor** es si este es accesible.

Por **ascensor accesible** entendemos aquel que permite su utilización a personas con cualquier tipo de discapacidad.

En lo que se refiere a las dimensiones, este tipo de ascensores deben ser fabricados con unas medidas mínimas que permitan su utilización a personas en silla de ruedas.

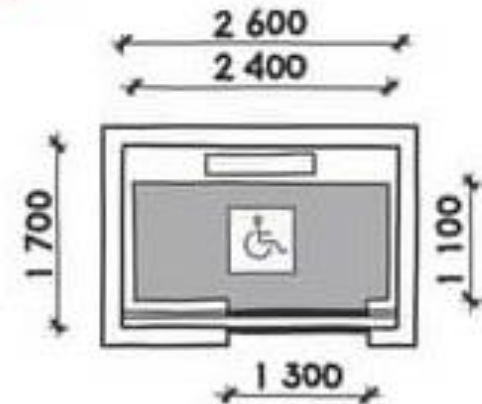
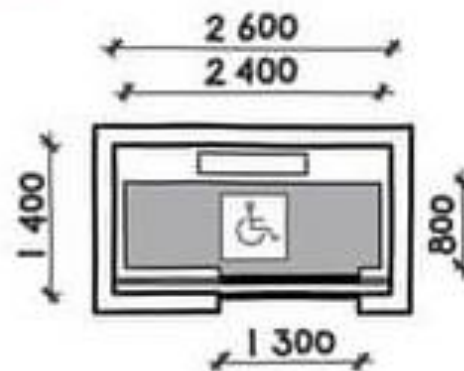
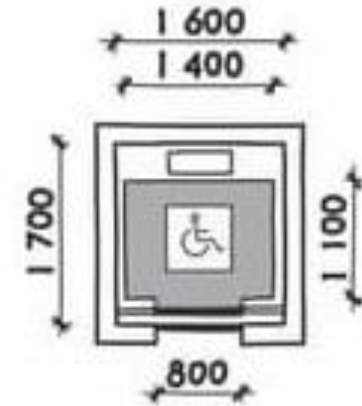
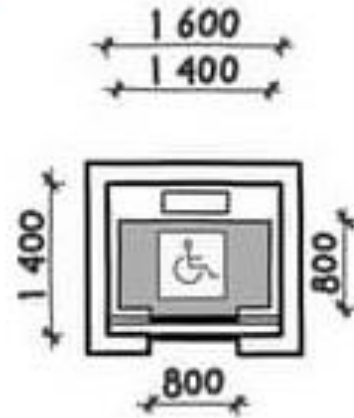
En este aspecto, las dimensiones mínimas para cabinas provistas de una sola puerta o puertas enfrentadas deben ser de **1 metro de ancho por 1,25 metros de fondo**, en esta configuración la capacidad sería la mínima para una persona en silla de ruedas.

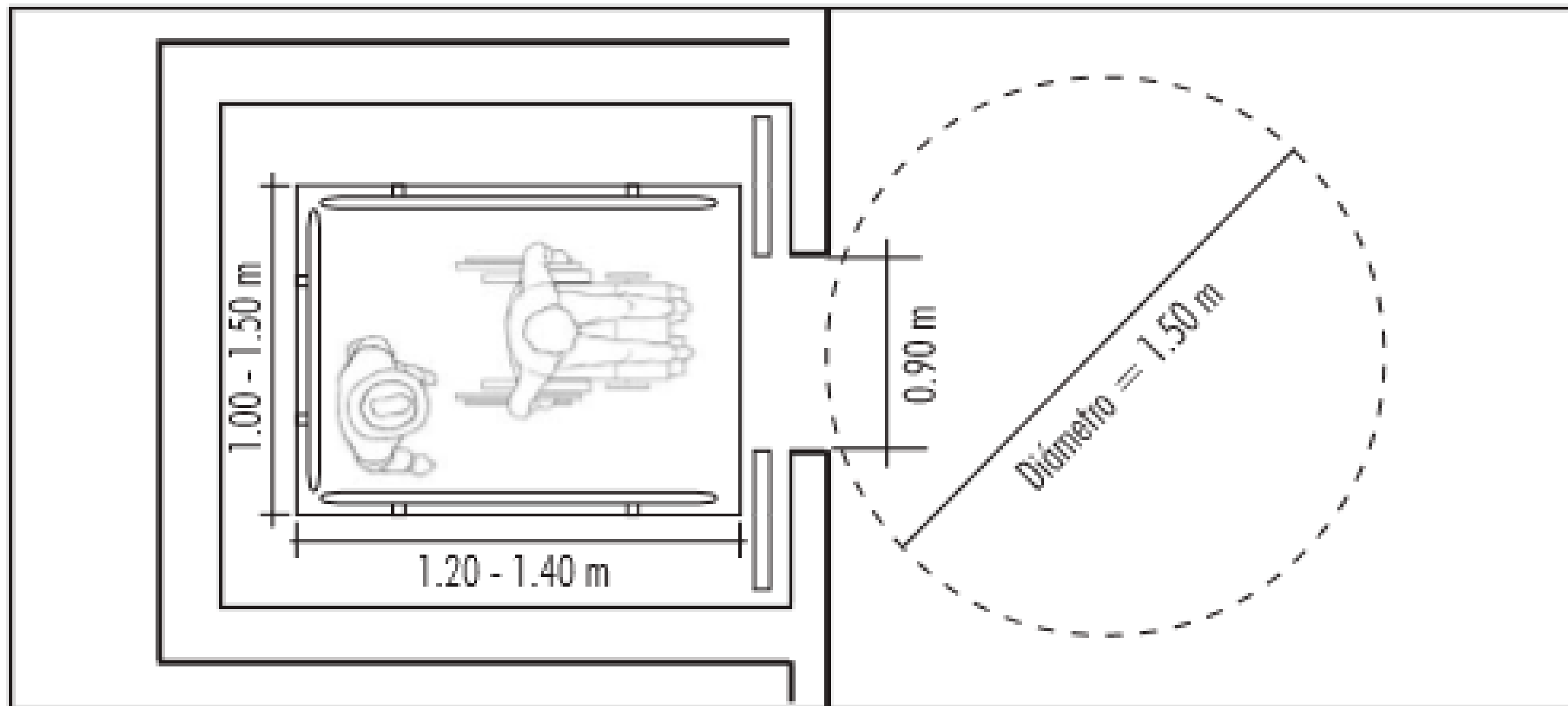
En el caso de que el ascensor disponga de doble puerta en la cabina que obligue a girar a una persona en silla de ruedas para poder salir, las dimensiones tendrán que ser de cómo mínimo de 1,4 m x 1,4 m.

Por otra parte, es recomendable en algunos casos y obligatorio en otros, que la cabina del ascensor tenga dimensiones suficientes para que además de una persona en silla de ruedas pueda transportar a un acompañante, en este sentido las dimensiones serían de **1,1 m de ancho x 1,4 m de fondo**.

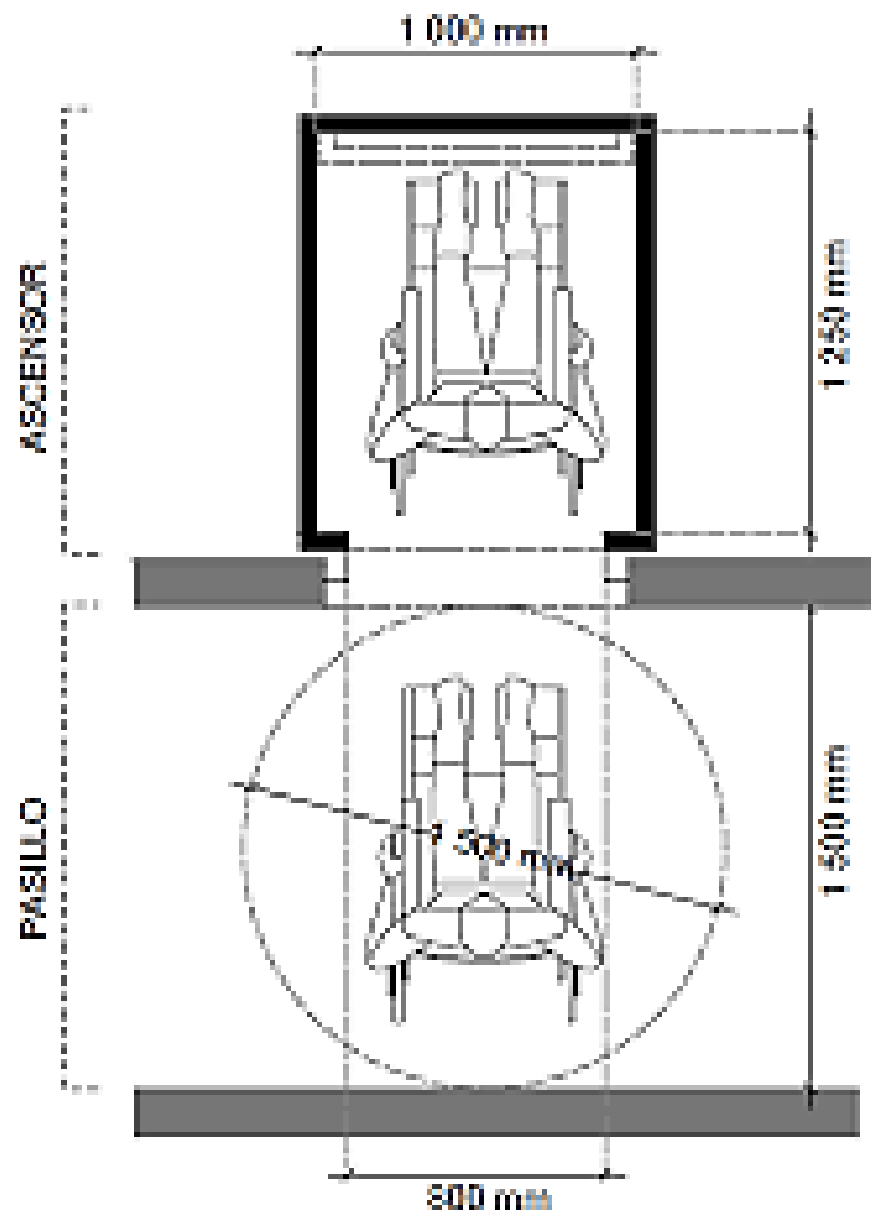
Independientemente de las dimensiones de la cabina, para que un ascensor sea considerado accesible debe cumplir también con una serie de requisitos o adaptaciones que afectan a elementos como las puertas, los dispositivos de control, señales visuales y sonoras o incluso a la iluminación.

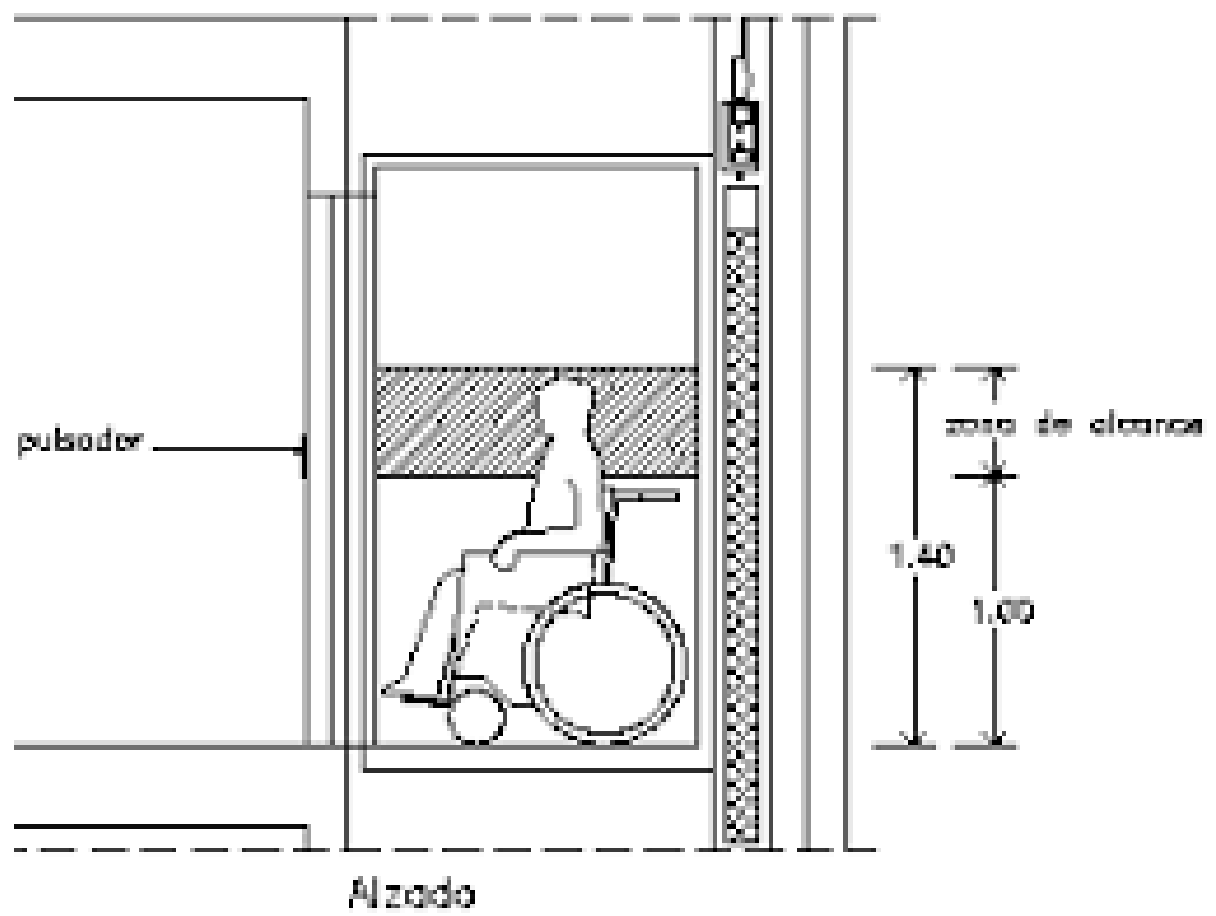
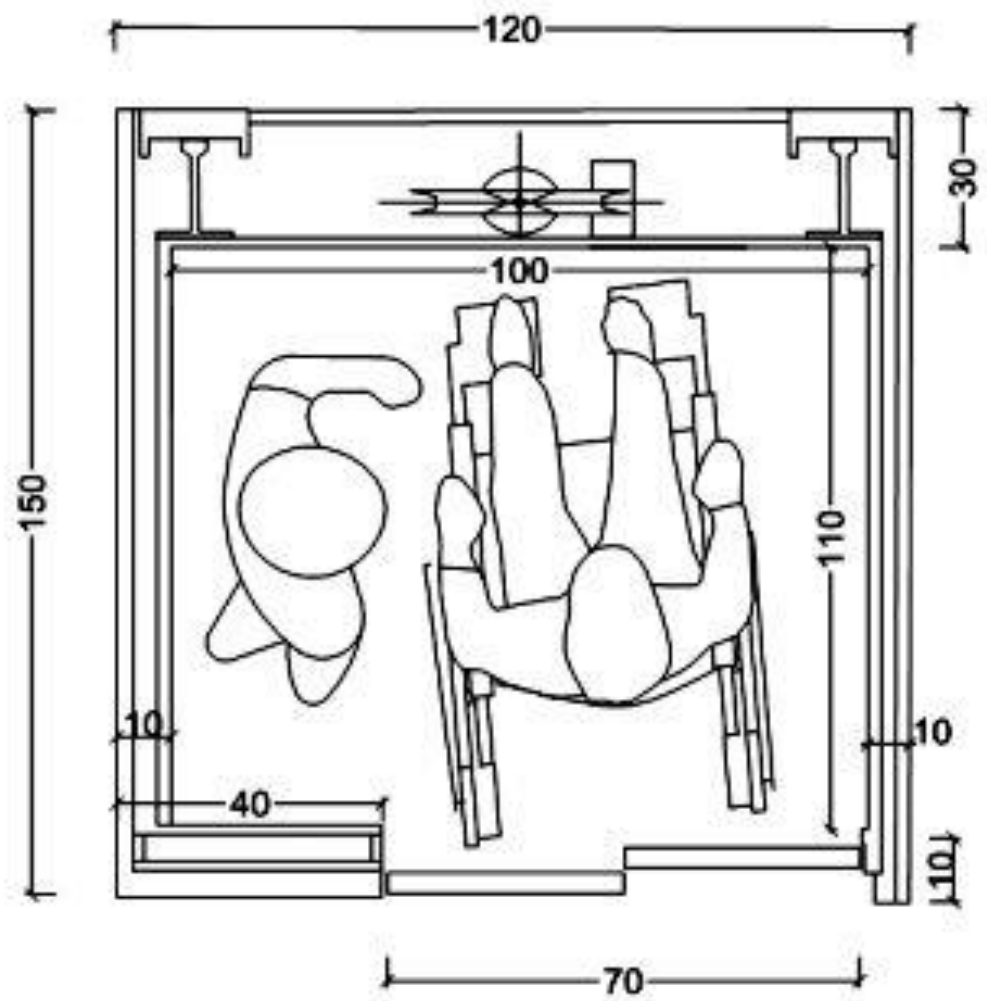
DIMENSIONES DE ASCENSORES











PROF. TITULAR: ARQ. JUAN CARLOS ALÉ
PROF JTP: ARQ. SILVIA SEGOVIA

ARQUITECTURA 1 –TIP
CARRERA DE ARQUITECTURA

FACULTAD DE INGENIERÍA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO