

## - BENEFICIARIOS DE ACCESIBILIDAD

Los cambios naturales que se producen a través de la vida, nos convierte en personas frágiles a cruzar o acercarnos a la línea que nos separa de la discapacidad, frente a un medio que ha sido delineado históricamente para un patrón determinado de ser humano.

Las siguientes situaciones son algunas de las que generan una reducción en las funcionalidades de la persona durante el recorrido 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 o sensoriales de enfermedad o accidente
- Lesionados temporales (persona enyesada)

La incorporación de la condición de Accesibilidad Universal en la planificación, organización y gestión de la ciudad facilita una convivencia humana sin jerarquías ni roles preestablecidos, adaptada al ciclo de la vida, y sin segregaciones o discriminaciones de determinados colectivos, promoviendo para ello la participación e incluso la visibilidad de las diferentes identidades existentes en la población:

- Las personas discapacitadas
- Las personas inmigradas
- Los niños y niñas
- Las personas mayores
- Otros.

Podemos destacar tres grandes colectivos como las “Personas Beneficiarias de la Supresión de Barreras”. (PBSB)<sup>10</sup>

- I. Personas con discapacidades permanentes:  
Derivadas de deficiencias físicas, sensoriales o mentales.
- II. Personas mayores:
  - Personas mayores discapacitadas
  - Personas mayores no discapacitadas

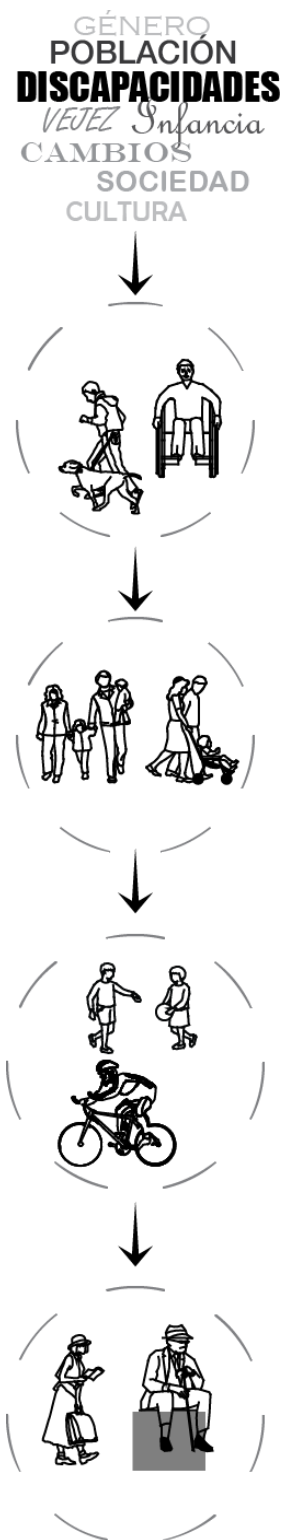


Gráfico 1. Diversidad de capacidades

<sup>10</sup> Para su cuantificación se ha utilizado diversas fuentes estadísticas, principalmente tres del Instituto Nacional de Estadística: la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (EDDES) de 1999, la Encuesta de Población Activa (EPA) y la Encuesta de Morbilidad Hospitalaria (EMH) de 1997. A partir de los datos se ha determinado que el colectivo de PBSB en España en 1999 se encuentra situado cerca de los 16 millones de personas, lo que significa casi el 40% de la población española

- III. Personas afectadas por circunstancias transitorias:  
Derivadas de actividades o situaciones coyunturales que pueden resultar discapacitantes o comprometer la capacidad funcional de la persona.
- Personas con discapacidad transitoria física
  - Mujeres embarazadas
  - Resto de la población<sup>11</sup>

Cabe recalcar que según datos estadísticos “desde el punto de vista poblacional, podemos decir que la accesibilidad es fundamental para un 10 % de la población, para un 40 % es necesario y para el 100 % es comfortable”. (INE 2001).

Es por esta razón que estas posibilidades a lo largo de los años se han extendido para facilitar también, las necesidades de las personas con discapacidades, quienes fueran alguna vez excluidas de la sociedad por causas varias, permitiendo entonces que puedan participar en una comunidad bajo las mismas condiciones, beneficios sociales y a la vez en un entorno físico ampliamente accesible hacia todos. Las tendencias y necesidades humanas han variado con el transcurso de los años y ahora es indispensable pensar en el equilibrio del hombre con el entorno el cual lo rodea y diseñarlo bajo estándares sustentables.

Garantizar la facilidad en el uso y percepción de los espacios, equipamientos y servicios. Cuando éstos son accesibles son más humanos en razón al ser más fáciles de utilizar y más recíprocos. Por esta razón es un beneficio para todos los ciudadanos, porque nos proporciona mayor y mejor calidad de vida, no solo a un grupo determinado de personas, sino a toda la sociedad en su diversidad.

#### IV. MARCO NORMATIVO DE ACCESIBILIDAD

Como indica Moreno (2000), “la ciudadanía es principalmente un estatus conformado por el acceso a los recursos básicos para el ejercicio de derechos y deberes”.

La inserción de Accesibilidad y Diseño para todos asegura la organización, planificación y gestión de la ciudad a favor de la diversidad etnográfica y funcional que caracteriza a la población actual; de igual manera fomenta de la diversidad de grupos de personas dentro de la sociedad, resolviendo sus necesidades

---

<sup>11</sup> Llevar niños pequeños en brazos o en cochecito, transportar bultos pesados o simplemente tener las manos ocupadas motivan que una persona no discapacitada pueda ser, temporalmente, una persona con movilidad reducida

brindándoles total independencia en el acceso hacia diferentes espacios de la ciudad, así como en el uso de todos los servicios y equipamientos.

De igual manera esta configuración (accesibilidad y diseño para todos), mantenimiento y gestión de la ciudad es competencia de las autoridades mundiales, nacionales y locales. Es importante articular políticas y programas que garanticen la autonomía de todos los ciudadanos, el bienestar y cumplimiento de deberes. Se deben impulsar las intervenciones que favorezcan la eliminación de los factores de desigualdad.

La incorporación de Accesibilidad Universal en todos los espacios, equipamientos y servicios es un elemento fundamental para lograr los objetivos, lo que requiere vincular los medios necesarios para el desarrollo de los planes, políticas y programas que deban respetarse tanto a nivel mundial, nacional y local.

## - MARCO INTERNACIONAL

La mayoría de políticas sobre accesibilidad con el paso de los años, han sido consideradas dentro de las políticas de discapacidad, las mismas que han sido derivadas en procesos de rehabilitación y servicios sociales.

Consiguientemente, el modelo principal se ha enfocado en la protección y la prestación de asistencia, así como también en potenciar la autonomía y la función activa de las personas discapacitadas en su desarrollo con la sociedad. A continuación se mostrará el marco de acción mundial y europeo bajo el cual se basan los marcos normativos naciones y locales.

Cabe recalcar que la igualdad de los derechos de las personas discapacitadas necesita un procedimiento más extenso y profundo al instituido en el contenido de la rehabilitación y los servicios sociales, por este motivo como lo mencionamos anteriormente en 1981 se designó el “Año Internacional de las personas con Minusvalía”<sup>12</sup>, donde se instaura el “Programa Mundial de Acción sobre Personas con Minusvalía”, el mismo

---

<sup>12</sup> Resolución 31/123 de la Asamblea General. La Asamblea pide que se establezca un plan de acción a nivel nacional, regional e internacional en el que se haga especial hincapié en la igualdad de oportunidades, la rehabilitación y la prevención de la discapacidad. El Año tiene por lema “la plena participación y la igualdad”, definidas como el derecho de las personas con discapacidad a participar plenamente en la vida y el desarrollo de su sociedad, a gozar de unas condiciones de vida similares a las de los demás ciudadanos, y a tener el mismo acceso a los beneficios derivados del desarrollo socioeconómico.

que fue adoptado por la Asamblea General en 1982, que destacó el derecho de las personas con minusvalías a las mismas oportunidades que los demás ciudadanos.

Uno de los primeros pasos importantes a nivel mundial, nace de la iniciativa de las Naciones Unidas, quienes crean un punto de inicio en motivo de accesibilidad:

- El Programa de Acción Mundial para las personas con Discapacidad, aprobado por la Resolución 37/52, de 3 de diciembre de 1982, donde se establecen medidas sobre prevención, rehabilitación e igual de oportunidades, y las Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la Resolución 48/96, de 20 de diciembre de 1993<sup>13</sup> (publicada en el documento A/RES/48/96, de 4/3/94).

La Unión Europea, con un distinto punto de vista a nivel normativo, realiza varias resoluciones entre las cuales pueden citarse las siguientes:

- La Carta Comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores, adoptada en el Consejo Europeo de Estrasburgo el 9 de diciembre de 1989, la cual contempla que toda persona con algún tipo de minusvalía, con independencia de su origen y naturaleza, debe beneficiarse de regulaciones que aumenten y garanticen el desarrollo y su integridad social, refiriéndose a la adaptación en ergonomía, accesibilidad, movilidad, medios de transporte y vivienda.
- El Libro Blanco sobre Política Social Europea, adoptado el 27 de julio de 1994.
- La Resolución de 20 de diciembre de 1996, del Consejo y los Ministros de los Estados miembros de la Unión Europea, sobre la igualdad de oportunidades de las personas con minusvalías. Esto implica la eliminación de la discriminación que existe contra estas personas y el mejoramiento de la calidad de vida, permitiendo así que estos Estados creen y difundan sus propias normas.

---

<sup>13</sup> la Resolución 48/96, de 20 de diciembre de 1993, de Naciones Unidas, mediante la cual se adoptaron las normas estándar en materia de igualdad de oportunidades de las personas con minusvalía, a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de 2006, del mismo organismo internacional, muchos han sido los instrumentos entre cuyos objetivos se encuentra garantizar a todas las personas el ejercicio pleno de todos los derechos que les asisten como ciudadanos.

- La Resolución de ResAP (2001)<sup>14</sup>, sobre Introducción de los principios de la concepción universal en los programas de formación del conjunto de las profesiones que trabajan en el ámbito edificado.
- La Resolución ResAP (2001)<sup>3</sup>, para la completa ciudadanía de las personas con discapacidad mediante nuevas tecnologías de integración.
- El Plan de Acción del Consejo de Europa, suscrito el 5 de abril de 2006, que promueve mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Europa 2006-2015.
- La Resolución del Consejo de Europa, adoptada el 12 de diciembre de 2007, cuyo objetivo principal es alcanzar participación de la sociedad a través del Diseño Universal. En esta resolución se pretende que los países miembros impulsen la participación en la vida de la comunidad, diseñando y modelando soluciones accesibles y de uso general para todos; de manera que tengan en cuenta e incluyan de forma adecuada los principios de Diseño Universal en su política, legislación y en la práctica cotidiana.
- La Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de 13 de diciembre de 2006 de las Naciones Unidas (ONU). El mismo fue confirmado por España el 30 de marzo de 2007, y rige a partir del 3 de mayo de 2008.

Esta Convención, sostiene el resguardo de estos derechos en relación con determinados colectivos. Se conoce a través de esta convención que unos 650 millones de personas con discapacidad (lo que hace un porcentaje aproximado del 10% de la población mundial) carecen de las mismas oportunidades que tiene la población en general.

## - NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS

La Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, plantea un avance y la relevancia

---

<sup>14</sup> Esta resolución, elaborada por el Comité para la Rehabilitación e Integración de las Personas con Discapacidad (CD-P-RR), se refiere a la introducción de los principios de Diseño Universal en los planes de estudio de todas las carreras profesionales que trabajan en el entorno construido.

a la accesibilidad al *entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones*, como uno de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad, esto quiere decir que al accesibilidad irá de la mano al a la salud, la educación, el empleo, la habilitación, rehabilitación, la participación en la vida social, la igualdad y la no discriminación, en una sociedad.



Ilustración 24. Accesibilidad en el entorno físico y espacio público. Remodelación Paseo San Juan. Fuente: <http://www.laciudadaviva.org/>

Accesibilidad se vuelve entonces concepto no solo aceptado sino que a su vez es adoptado por la Convención entre sus ocho principios rectores, en el artículo 9 exponen los requerimientos básicos a seguir por parte de todos los Estados y organizaciones que forman parte de la Convención.

En el artículo se señala, entre otros aspectos, que en “*los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo*”, se identificarán y eliminarán los obstáculos y barreras de acceso. Se promueve también la necesidad de “*desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público*”. (Organización de Naciones Unidas, 2006)

Los países firmantes adquieren el compromiso de poner en marcha las acciones dirigidas y actualizar la normativa de sus documentos.

De los veinte y siete países miembros de la Unión Europea que son parte de esta Convención, sólo once firman el Protocolo



Ilustración 25. Uniformidad y continuidad en el espacio. Fuente: Fotografía de la autora. 2015

Facultativo. España y Hungría en el año 2007, fueron los primeros países en hacerlo.

El Consejo Europeo de Lisboa<sup>15</sup> en el año 2000, plantea sus estrategias que van enfocadas a la “*mejora de la competitividad, empleo, consolidación de la cohesión social y fomento del desarrollo sostenible*” (Consejo Europeo de Lisboa, 2000). Estas estrategias también son puestas en marcha por los mismos países miembros de la Convención antes mencionada. Este momento es importante ya que buena parte de los países europeos decide realizar los planes y acciones dirigidos y basados en principios de accesibilidad, igualdad e integración de todas las personas de la sociedad.

En España se promulga la Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). Se realiza la puesta en marcha del Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, el mismo que envuelve intervenciones de ampliación y mejoras de los conceptos de las normativas, leyes, y normas técnicas a nivel nacional.

## V. LA ACCESIBILIDAD/DISEÑO PARA TODOS Y SUS CAMPOS DE INTERVENCIÓN

Hemos mencionado anteriormente que la accesibilidad como uno de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad de ser considerada en cuatro ámbitos principales, por lo tanto todas las leyes autonómicas de accesibilidad, están formadas bajo la misma configuración fundamental y común dividida en los siguientes ámbitos:

Ámbitos sectoriales:

- I. Urbanismo
- II. Edificación
- III. Transporte
- IV. Comunicación Sensorial

Otros ámbitos:

- I. Consejo para la promoción de la accesibilidad.
- II. Fondo para la supresión de barreras



Ilustración 26. Accesibilidad en el entorno de urbanismo y edificación.  
Fuente: Fotografía de la autora 2015

<sup>15</sup> El Consejo Europeo ha celebrado una sesión especial los días 23 y 24 de marzo de 2000 en Lisboa para acordar un nuevo objetivo estratégico de la Unión a fin de reforzar el empleo, la reforma económica y la cohesión social como parte de una economía basada en el conocimiento. Al comienzo de las deliberaciones se ha celebrado un intercambio de opiniones con la Presidenta del Parlamento Europeo, D<sup>a</sup> Nicole Fontaine, sobre los principales temas.

## - LA ACCESIBILIDAD Y EL ENTORNO CONSTRUIDO

Se define la accesibilidad como *aquella cualidad del medio que permite a todas las personas comprender los espacios, integrarse, participar y comunicarse con sus contenidos, posibilitando el acceso, utilización y disfrute de manera autónoma, normalizada, segura y eficiente.* (RAE)

Mediante la inclusión de la perspectiva de Accesibilidad Universal en el entorno urbano, se origina un modelo de ciudad más justo y equitativo, ya que se promueve un diseño, estructura y disposición del espacio, que permita el manejo de forma independiente y segura de todos los ciudadanos, o plantean mayores necesidades.

En la propuesta de que esta nueva perspectiva se cumpla se crean normas establecidas en las leyes autonómicas de accesibilidad para el cumplimiento obligatorio, en este apartado mencionamos las que tienen mayor importancia en el ámbito sectorial del urbanismo dentro de la normativa española.

Por orden numérico de su denominación, el total de las 11 normas elaboradas por el Comité AEN/CTN 41/SC 7 (IMSERSO):

- I. *UNE 41500:2001 IN Accesibilidad en la edificación y el urbanismo. Criterios generales de diseño.*
- II. *UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso.*
- III. *UNE 41510:2001 Accesibilidad en el urbanismo.*
- IV. *UNE 41512:2001 Accesibilidad en las playas y su entorno.*
- V. *UNE 41513:2001 Itinerarios accesibles en caso de obras en la calle.*
- VI. *UNE 41520:2002 Accesibilidad en la edificación. Espacios de comunicación horizontal.*
- VII. *UNE 41522:2001 Accesibilidad en la edificación. Accesos a los edificios.*
- VIII. *UNE 41523:2001 Accesibilidad en la edificación. Espacios higiénicos sanitarios.*

Y destacamos con una breve descripción las que serán de estudio en los próximos capítulos:

- **UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso.**

En la UNE 41501 se establecen criterios que se deben seguir para utilizar el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA) como indicador de presencia de esta cualidad del entorno, así como para la reserva o uso preferente de bienes y servicios

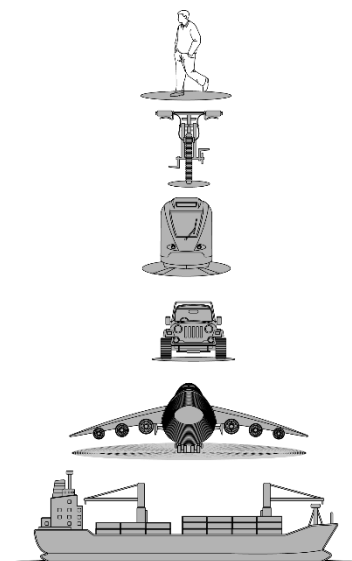


Ilustración 27. Accesibilidad en el Transporte. (Peatonal, bicicleta, público, privado, aéreo y marítimo).



Ilustración 28. Accesibilidad en la edificación. Comunicación Horizontal.



Ilustración 29. Accesibilidad en el urbanismo y movilidad. Plazas, parque y jardines.



para las personas con limitaciones de movilidad. Esta norma adopta el Símbolo Internacional de Accesibilidad (ISO 7001) cuyos derechos de autor del logo SIA pertenecen a la Comisión Internacional sobre Tecnología y Accesibilidad (ICTA)<sup>7</sup>. (Fundación ONCE 2011)

- UNE 41510:2001 Accesibilidad en el urbanismo; UNE 41513:2001 Itinerarios accesibles en caso de obras en la calle; PNE 41511 Accesibilidad en parques y jardines.

En estas normas se regulan las condiciones de accesibilidad del espacio urbano para asegurar esta cualidad en los itinerarios peatonales, incluso en circunstancias como la ejecución de obras o instalaciones. También se definen los criterios de diseño del mobiliario, servicios e instalaciones en dicho espacio urbano. (Fundación ONCE 2011).

Dentro de estas normas es importante considerar los siguientes lineamientos que son de obligado cumplimiento en los siguientes parámetros:

- I. Las obras de nueva construcción: Las normas técnicas de accesibilidad se aplican a:
  - Los elementos urbanos (vados, cruces peatonales...)
  - El mobiliario urbano (papeleras, bancos, marquesinas...)
  
- II. Las obras de reforma y rehabilitación

Se establecerá entonces el compromiso y exigencia de que los proyectos de urbanización cumplan todos los requisitos de accesibilidad, referidos especialmente:

- a) Calles sin escalones o cambios de nivel no accesibles.
- b) Aceras suficientemente anchas.
- c) Rebajes en los cruces.
- d) Diseño y localización adecuada del mobiliario urbano.
- e) Pavimentos no deslizantes.
- f) Previsión de plazas de aparcamiento accesibles.
- g) Acceso accesible a las edificaciones y especialmente a los equipamientos y servicios públicos.
- h) Iluminación adecuada para mejorar la seguridad ciudadana.
- i) Señalización adecuada.

Estos requerimientos nos permiten extender la idea de que el espacio público deberá beneficiar el encuentro y las relaciones sociales de todos los ciudadanos; por lo cual será indispensable que el diseño urbano de espacios públicos



Ilustración 30. Normas técnicas de accesibilidad. Elementos Urbanos. Barcelona, España  
Fuente: Fotografía de la autora. 2015



Ilustración 31. Espacio público adecuado con las normativas de accesibilidad.  
Fuente: Fotografía de la autora. 2015

presten atención no solo a personas con discapacidad; sino a todos los grupos y colectivos de la sociedad (mencionados anteriormente).

## - CONTENIDOS DE LA ESTRUCTURA GENÉRICA

Aquellas áreas que se convertirán en el núcleo y factor clave de una ciudad en la socialización y la relación de todas las actividades de los ciudadanos entre sí, serán las de uso peatonal de los espacios públicos urbanizados que incluyan conectividad; es decir sistemas de transporte público.

A continuación una breve descripción de los lineamientos mencionados anteriormente (elementos o equipamientos urbanos y mobiliario urbano) para una adecuada accesibilidad urbana y el posible cumplimiento de esta socialización:

### I. Itinerario peatonal accesible

Se refiere a la exigencia en el cumplimiento de ciertos factores como ancho y altura mínima, prohibición de escalones, pendientes máximas longitudinales y transversales, pavimentos adecuados, niveles de iluminación mínimos y correcta señalización.

### II. Áreas de estancia

Se refiere a los contextos generales de las áreas de estancia, accesos y diferenciación entre plazas, parques, jardines, sectores de juegos y playas urbanas. Se determinan exigencias en instalaciones, actividades y todos los servicios disponibles en las áreas de estancia, obligando así que estos estén conectados por un itinerario peatonal accesible y la utilización de los mismos sea continua.

### III. Elementos de urbanización

Los elementos de urbanización que tendrán regulaciones específicas son los que se indican a continuación:

- Pavimentos
- Rejillas
- Alcorques
- Tapas de instalación
- Vados vehiculares
- Rampas
- Escaleras
- Ascensores



Ilustración 32. Áreas de estancia como contextos generales.



Ilustración 33. Espacio público adecuado con las normativas de accesibilidad.

- Tapices rodantes
- Escaleras mecánicas
- Vegetación

#### IV. Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares

Se refiere a las condiciones necesarias que aseguren el tránsito por parte de las personas de forma continua, segura y autónoma de su desenvolvimiento. Para lograr este tránsito, se han reglamentado cuatro elementos en los cruces:

- Vados peatonales
- Pasos de peatones
- Isletas
- Semáforos



Ilustración 34. Elementos de itinerario peatonal. Vados, pasos peatonales con regulaciones específicas.

#### V. Urbanización de frentes de parcela

Se entiende este punto como el límite y el control de niveles que definen las parcelas en relación a vía pública.

#### VI. Mobiliario urbano

Regulaciones y condiciones de diseño y ubicación del mobiliario en los espacios públicos. Los elementos de mobiliario urbano regulados son los que se indican a continuación:

- Bancos
- Fuentes de agua potable
- Papeleras
- Contenedores para depósito y recogida de residuos
- Bolardos
- Elementos de protección al peatón: barandillas, pasamanos, vallas y zócalos
- Elementos de señalización e iluminación
- Otros elementos: máquinas expendedoras, cajeros automáticos, teléfonos públicos y otros elementos que requieran manipulación
- Elementos vinculados a actividades comerciales
- Cabinas de aseo público accesibles



Ilustración 35. Mobiliario Urbano en los espacios públicos.

#### VII. Elementos vinculados al transporte

Elementos vinculados al transporte que se indican a continuación:

- Plazas de aparcamiento reservadas.
- Paradas y marquesinas de transporte público.
- Entradas y salidas de vehículos.
- Carriles reservados al tránsito de bicicletas
- 



Ilustración 36. Elementos vinculados al transporte público.

## VIII. Señalización y comunicación sensorial

Regularizaciones y condiciones de accesibilidad de los sistemas de señalización y comunicación: elementos visuales, sonoros o táctiles.

Se exige que en el itinerario las personas tengan completo acceso a la información necesaria para orientarse de manera efectiva y segura en todo el trayecto que realicen. Los elementos regulados son los que se indican a continuación:

- Características de la señalización visual y acústica.
- Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica.
- Aplicaciones del Símbolo Internacional de Accesibilidad
- Características de la señalización táctil.
- Tipos de pavimento táctil indicador en itinerarios peatonales accesibles.
- Aplicaciones del pavimento táctil indicador.
- Comunicación interactiva: cajeros automáticos, sistemas de apertura, máquinas expendedoras, elementos de comunicación informatizados, entre otros.

## IX. Obras e intervenciones en la vía pública

Para garantizar la seguridad y accesibilidad de las personas en orden de la correcta utilización de los itinerarios peatonales se establecen condiciones en las que se deberán realizar trabajos y en obras en la vía pública.

Están normativas siguen y seguirán modificándose con el paso de los años y la tecnología intentando alcanzar la efectividad total para la accesibilidad de las personas en el entorno físico arquitectónico y urbano; las que han sido mencionadas y brevemente descritas son los requerimientos mínimos impuestos para el cumplimiento obligatorio a nivel nacional y local. De igual manera estos elementos serán los factores de estudio en este trabajo a través del análisis de espacios públicos en la ciudad de Barcelona.

El espacio público de la ciudad se proyecta como un lugar abierto a un sinnúmero de posibilidades de actividades por parte de las personas, por lo tanto demanda mayor calidad de uso y enfoque a todo el conjunto de la ciudadanía. Razón por la cual, la persona establece el eje de desarrollo de contenidos a partir del estudio de las necesidades diferenciadas de cada uno de los distintos grupos de personas con discapacidad.



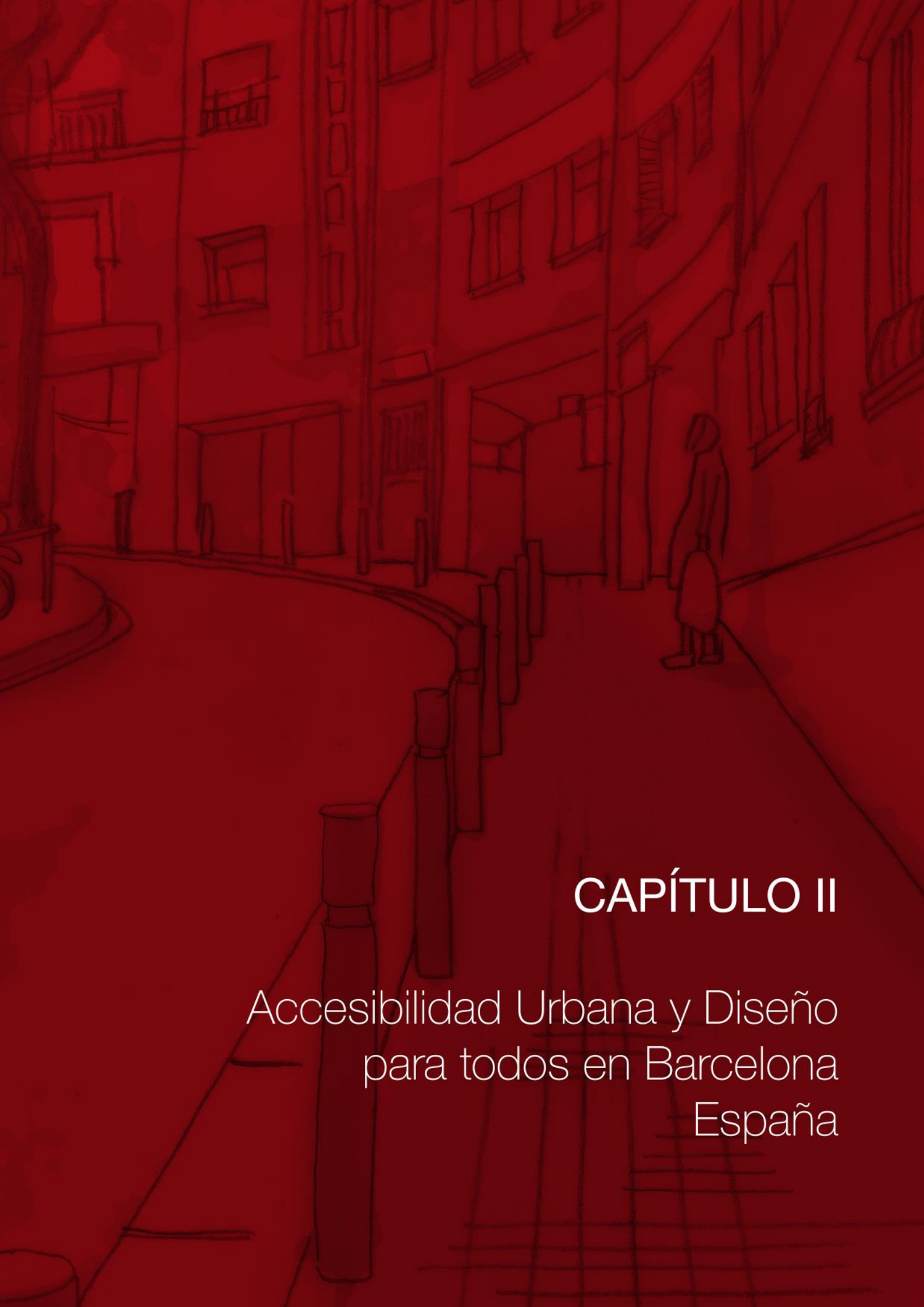
Ilustración 37. Mobiliario Urbano, espacio amplio y continuo. Lugares de estancia.



Ilustración 38. Espacio público adecuado con las normativas de accesibilidad. Fuente: Fotografía de la autora. 2014

Una vez sobrepasado el concepto clásico de eliminación de barreras arquitectónicas, se pretende extender un nuevo esquema que procura garantizar el íntegro e independiente desarrollo de las personas en el medio social en el cual se desenvuelve su vida cotidiana y, y resaltando de forma particular, a aquellas que por razones diversas presentan algún tipo de limitación.

Existen, quizás, algunos campos aún pendientes. Entre ellos, el fortalecimiento de los elementos de verificación, seguimiento, revisión y sanción para que la normativa vigente se respete y se cumpla minuciosamente.



## CAPÍTULO II

Accesibilidad Urbana y Diseño  
para todos en Barcelona  
España

## CAPÍTULO II

### Accesibilidad Urbana y Diseño para todos en Barcelona - España

#### I. CONTEXTO HISTÓRICO

*“El buen diseño capacita y el mal diseño discapacita”.*  
(Declaración de Estocolmo 2004: EIDD)

Los grupos y gremios interesados en accesibilidad, en años pasados tenían que conformarse con que los servicios públicos (transporte, espacios públicos, etc) eran inaccesibles a ellos por razones técnicas (como la imposibilidad de bajar el nivel de la plataforma del interior de un autobús), por razones económicas o por falta de inclusión de los conceptos de accesibilidad. Las primeras líneas de metro que se construyeron en Europa, a pesar de que ya existía el ascensor, el mismo no fue incorporado en las estaciones únicamente porque la accesibilidad era un concepto que involucraba a un grupo minoritario y que no se consideraban realizarse esfuerzos urbanos para estos.

Las ciudades han vivido transformaciones en los diferentes periodos, y cada una de ellas ha dejado un rastro en el actual trazado de las ciudades. Sabemos a través de la historia que el desarrollo urbano y la accesibilidad no estaban fusionados o asociados entre sí; la falta de espacio, mala planificación, el alto crecimiento poblacional, el desmesurado incremento de edificaciones, entre otros han sido obstáculos para la accesibilidad en las ciudades. Es importante recordar que los discapacitados, que tenían la movilidad reducida o deficiencias mentales, era un porcentaje minoritario de la sociedad; una sociedad donde como medio de sostenimiento era la capacidad física y fuerza que existía para tener una presencia identificable.

Cuando inician los primeros movimientos organizados por grupos o colectivos con discapacidad, la ciudad se vuelve más incompatible e inaccesible que antes. El crecimiento poblacional mundial permite que las ciudades sean cada vez menos planificadas y preparadas para estos sucesos. Un claro ejemplo de esto, es la presencia intensiva del vehículo a motor, especialmente del automóvil, que ocasiona que la ciudad desarrolle espacios “accesibles” para él. Pasará una larga etapa en que algunas ciudades comprendan que debe darse mayor importancia a otros tipos de movilidad y que el itinerario de sus diseños esté totalmente resueltos hacia esta prioridad (peatones, silla de ruedas y cochecitos de bebé, etc).

*“El automóvil se ha difundido y masificado, al convertirse en un bien de consumo mayoritario. La ciudad debería ser modificada y planificada de nuevo, pero no de forma radical; el urbanismo y la arquitectura han de desempeñar su papel y no deben permitir un predominio de la dimensión del automóvil; éste es solamente un*



Ilustración 39. Falta de ascensores en transporte público. Madrid, España.  
Fuente: Fotografía de 20 MINUTOS EDITORA, S.L.



Ilustración 40. Desarrollo urbano y mala planificación. Crecimiento desmesurado y el automóvil como elemento prioritario de diseño.  
Fuente: Fotografía de Azkoina publicación.

*factor entre otros que participan en la ciudad y no puede convertirse en el más importante.” (Dupuy1995).*

*“Las zonas de baja densidad y las pautas sociales de las clases medias, que dan prioridad al automóvil y las autovías urbanas, acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos urbanos getizados aumentan las distancias y multiplican la congestión”. (BORJA, 2000).*

*“La mejora de la accesibilidad del peatón y de los transportes públicos se produce automáticamente cuando se liberan las calles de un gran número de automóviles privados. Una solución es crear “islas”, limitando el tráfico rodado, rodeadas por un anillo circular de circunvalación que lleva a aparcamientos y está comunicado con vías de alta capacidad”. (San Miguel, 1992).*



Ilustración 41. Calle de Barcelona, España.  
Fuente: Urbanismo en Barcelona 1999

Una de las razones de inclusión de criterios de accesibilidad y la aceptación de las personas con discapacidad en la sociedad, es el nacimiento de muchas organizaciones no gubernamentales (ONG), donde nace una nueva necesidad, que ya la habíamos mencionado anteriormente; la supresión de las “barreras arquitectónicas y urbanísticas” en aras de desarrollar una vida autónoma en un ámbito urbano.

En España se presenta un poco más tardío que en los países escandinavos, se crea el SEREM<sup>16</sup> y se realiza una reforma política que favorece movimientos asociativos, lo que establece una gran diferencia entre el antes y el después de los conceptos de accesibilidad en los principios de diseño urbano en las ciudades.



Ilustración 42. Desarrollo urbano/transporte.  
Barcelona, España.  
Fuente: Arxiu ACEMA

Alrededor de los años 70 y años 80, se genera el inicio de una formulación de necesidades y conocimiento colectiva frente a un contexto de marginación e indiferencia con el desarrollo social.

Un importante hecho que se debe recalcar dentro del ámbito de estudio de este trabajo es la creación en España en el año 1997, del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI). Este organismo se fundó en un acto fundacional donde acudieron y fueron partícipes de dicho acto: la Confederación Coordinadora Estatal de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de España (COCEMFE), la Confederación Española de Organizaciones a favor de las Personas con Discapacidad Intelectual (FEAPS), la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE) la Confederación Estatal de Personas Sordas (CNSE), la Confederación Española de Familias de Personas Sordas (FIAPAS) y la Confederación Española de Federaciones y Asociaciones de Atención a las personas con parálisis cerebral y afines (ASPACE)<sup>17</sup>.



Ilustración 43. Reunión entre COCEMFE para creación de CERMI.  
Fuente: CERMI/ES

<sup>16</sup> Servicio de Rehabilitación de Minusválidos adscrito al Ministerio de Trabajo, España

<sup>17</sup> Hoy empieza todo. Breve aproximación histórica al CERMI como motor de cambio social (1997-2012).



Las acciones y diligencias del CERMI, iniciaron alrededor del año 1993, cuando las asociaciones mencionadas anteriormente ya tenían una plataforma clara del ámbito social de la discapacidad.

Bajo su constitución y mediante lo proyectado en sus estatutos, actualmente existen más de siete mil asociaciones y entidades que son miembros del CERMI.

Leyes tanto nacionales como locales se desarrollan en los años 90, y constituyen una guía importante en el reconocimiento normativo de una problemática y en el afianzamiento de un proceso de entendimiento de la accesibilidad que va muy enfocado en aspectos urbanos y edificatorios; es decir desarrollados a la construcción y programas y planes de desarrollo de la ciudad.

Nace entonces un marco legal en donde su único objetivo estará determinado en materia de accesibilidad. Las leyes y decretos normalizados de las Comunidades Autónomas representan una gran campaña en cuanto a la racionalización de la accesibilidad, porque se crea una plataforma legal para obligar a otras áreas administrativas que no se encuentran ligadas al universo de la discapacidad en la labor conjunta de alcanzar un entorno accesible.

La ciudad de Barcelona es un referente y modelo en el entorno urbanístico de otras ciudades europeas, latinoamericanas y norteamericanas. A través de su historia podemos apreciar como la calle, los espacios públicos y la prioridad al peatón son elementos presentes en la evolución y desarrollo de ciudad. Por el hecho de crear y mantener sistemas de movilidad, así como espacios que fueron diseñados en un determinado momento pensando en la igualdad de oportunidades para todo y para todos.

Este apartado se centrará en conocer la historia de Barcelona y como se desarrolla como una ciudad que trabaja para ser accesible a personas con capacidad reducida con una meta común: conseguir una ciudad cohesionada que favorezca la calidad de vida y el respeto a la diversidad, libertad, autonomía y todas las facilidades de acceso a los puntos más emblemáticos, transporte público así como a aquellos lugares y espacios de la vida diaria y cotidiana.

## II. CONTEXTO LEGISLATIVO

La ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) fue proclamada en el año de 1982, en donde se consumaron los primeros intentos por igualar las oportunidades de las personas con discapacidad en conjunto con toda la sociedad. A pesar de que en esta ley se introducen nuevas medidas de accesibilidad, las

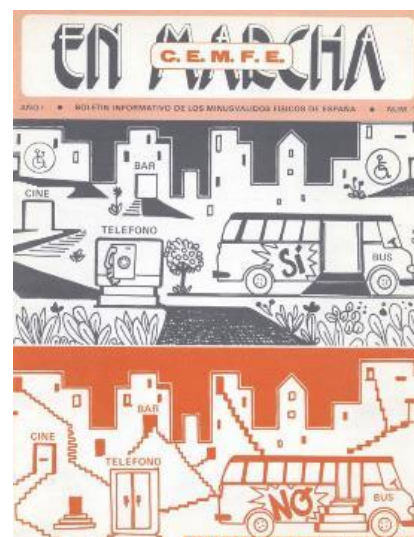


Ilustración 44. Boletín informativo sobre la accesibilidad urbana.  
Fuente: CERMI/ES semanal

mismas se basan principalmente en el ámbito personal, dejando un poco de lado el ámbito del acondicionamiento ambiental y urbano.

En esta ley, basada en las “Características de accesibilidad para minusválidos en viviendas de protección oficial” se establece la primera medida de accesibilidad, la misma que implanta que la reserva de un 3% de viviendas para personas con discapacidad públicas o privadas, deben cumplir con las características físicas necesarias basadas en la resolución: “*Características de los accesos, aparatos elevadores y condiciones interiores de las viviendas para minusválidos proyectadas en edificios de protección oficial*” mediante la Orden del MOPU (Antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo).

Con estas leyes se intenta disminuir el impacto de entorno incompatible para las personas con discapacidad principalmente, pero al mismo tiempo aplicable a toda la población en general.

En adelante varias las leyes en el ámbito de la edificación son aprobadas, e inclusive programas a nivel de ordenación urbana donde se crean nuevos fundamentos sobre accesibilidad; es así que mediante la incorporación en el diseño del “itinerario practicable”,<sup>18</sup> se exige que el acceso a las edificaciones sea este desde la vía pública, ascensores, entre otros; se produzca a pie llano o en rampa; de igual manera se definen sus características.

Se recalca también la necesidad de instalar una rampa de acceso para locales mayores a 500 m<sup>2</sup>, y que no se encuentren a nivel de la calle; se obliga se reserve un espacio de estacionamiento por cada cien para discapacitados.

A partir de los años 80, surgen referencias evidentes, en el detalle de algunos planes generales, instaurando como uno de los objetivos la supresión de barreras arquitectónicas en calles y edificios públicos. En su articulado, puntualiza las “normas de accesibilidad en viales, aparcamientos y en exteriores de edificios” y las “normas de accesibilidad en edificios públicos”.

Le Corbusier expone su hipótesis sobre el urbanismo con la aplicación directa sobre la construcción de la ciudad en la ponencia del “Congreso Internacional sobre zonas subdesarrolladas”, celebrado en Milán del 10 al 15 de octubre de 1954. Esta teoría está fundamentada en elementos básicos, donde la clave del desarrollo de los mismos es la propia persona. Es así, que los planteamientos de Le Corbusier consideran a la persona y su entorno como los elementos esenciales en el diseño y construcción de la ciudad.

---

<sup>18</sup> Itinerario practicable: Cuando por sus características, aún sin ajustarse a todos los requisitos que lo hacen adaptado, permite su utilización autónoma por personas con discapacidad.

Crea entonces, la figura del “Modulor”, que se convierte en una referencia obliga de diseño, tanto en consideraciones de la vivienda, como de la ciudad, y la relación dela misma con los servicios que se proveen.

Actualmente el “MODULOR” se ha convertido pasando a ser la persona que con o sin discapacidad, tiene necesidades diferenciadas y conforma “la escala humana actual”.

Neufert hace referencia igualmente en su libro “El Arte de proyectar en arquitectura” al MODULOR y sus proporciones de diseño. Su primera edición nace en 1936 y en el prólogo a la trigésimotercera edición, Wiesbaden escribe *“Hace más de medio siglo, el joven arquitecto Ernst Neufert tuvo la idea y la energía suficiente para redactar la primera versión del libro Arte de Proyectar, que pronto se convirtió en un manual imprescindible para los arquitectos. Ernst Neufert supo mantener el libro al día, adaptándose a las exigencias surgidas con el paso de los años; la última revisión a fondo data de 1979 (trigésima edición) realizada siete años antes de su muerte. Desde esa fecha el trabajo de constante actualización de la obra ha pasado a ser tarea de su hijo, Peter Neufert, y su equipo de colaboradores, en especial Ludwing Neff. Finalmente, tras más de cuatro años de dedicación, podemos presentar al público la nueva edición completamente reformada y actualizada”.* (Wiesbaden, 1991).

Sin duda alguna es un libro de vital importancia y referencia dentro del ámbito arquitectónico y urbano; tomando en cuenta la escala humana, proporciones y medidas básicas con las que se debe diseñar; y ha sido la referencia de trabajos posteriores como “Arquitectura Habitacional” enfatizados en la supresión de barreras, normas y normativas para el diseño de espacios para personas con movilidad reducida.

Personas con problemas de movilidad, personas con problemas de visión y de audición, personas con problemas de comprensión de su propio entorno y todas aquellas que no tienen ninguno de esos problemas, establecen el contexto para diseñar y construir nuevas ciudades o para convertir las existentes en la perspectiva de la sostenibilidad. La normativa y las leyes, además, así lo exigen.

Uno de los primeros compendios importantes de enfatizar dentro de la temática de accesibilidad, es el manual del arquitecto Guillermo Cabezas Conde, con el “Manual para proyectar sin barreras arquitectónicas”, en el año 1978. Sus principios, conceptos e ideas serán difundidos en las manifestaciones del “Symposium Minusval sobre movilidad y barreras arquitectónicas”, donde se realizan las primeras contribuciones en **viviendas sociales accesibles y la automatización de requerimientos de accesibilidad mínimos para usos públicos.**

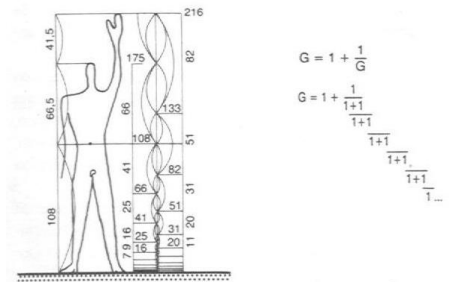


Ilustración 45. El Modulor  
Fuente: Neufert, E., El Arte de proyectar en arquitectura. Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona. 1995

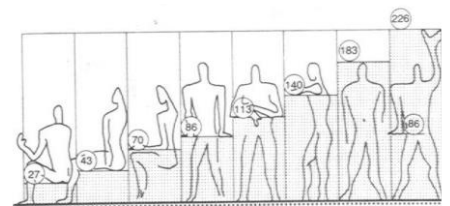


Ilustración 46. Escala humana y relación humana  
Fuente: Neufert, E., El Arte de proyectar en arquitectura. Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona. 1995

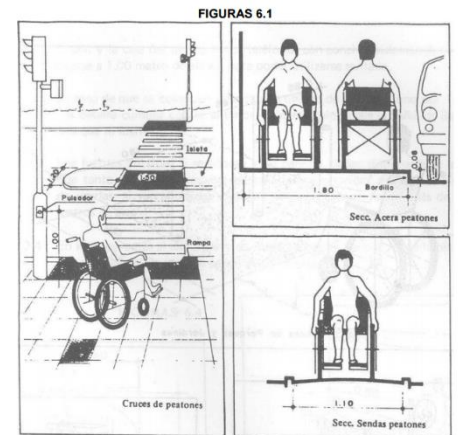
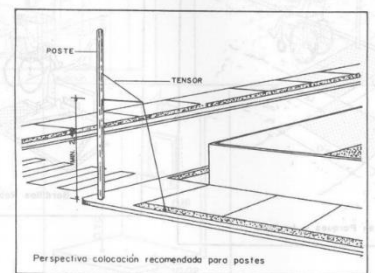


FIGURA 6.2



arquitectónicas.  
Fuente: “Manual para proyectar sin barreras arquitectónicas”.

Se publican dos leyes de accesibilidad en edificación en el año 1999, la Ley 8/1999, y la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.

En el año 2001 se publica la “Guía técnica de accesibilidad en la edificación”, y el Libro Blanco de la I+D+i: Objetivos y Metodología, donde se mencionan los objetivos, contextos y situaciones para el impulso y realización del libro blanco de la investigación científica, desarrollo e innovación tecnológica que estará desarrollado hacia las personas con discapacidad y personas mayores.

Los años siguiente se vuelven muy importantes en el desarrollo de normativas y movimientos en favor de la accesibilidad, es así que en el año 2002 se realiza una importante publicación, el “*Libro verde de la accesibilidad en España: diagnóstico de situación y bases para elaborar un plan integral de supresión de barreras*”. En este libro el IMSERSO (Instituto de Mayores y Servicios Sociales)<sup>19</sup> junto con el Instituto Universitario de Estudios Europeas de la Universidad Autónoma de Barcelona, efectúan un estudio e investigación sobre la situación de accesibilidad en España. Este será el primer paso de un proceso para la realización del Libro Blanco que tendrá un plan integral, el ACCEPLAN 2003-2010 (Plan de Accesibilidad. Libro Blanco-Plan Nacional de Accesibilidad).

Un año muy importante en el desarrollo y futuro de la accesibilidad es el año 2003. No solo es el “Año Europa de las personas con discapacidad” que en el 2001 se definió como “Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad”, también el IMSERSO publica el “Plan de accesibilidad 2003-2010. Libro Blanco” y el “I Plan Nacional de Accesibilidad (ACCEPLAN)”, con el lema “Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades”.

Con estas notables iniciativas y logros, se desarrolló la “Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad” (LIONDAU), con ella inician los diversos caminos de intervención de legislaciones estatales por alcanzar la igualdad real dentro de la Constitución Española, la Constitución local, autónoma para unificarlas.

*“Cambio de enfoque en la forma de abordar la equiparación de derechos de estas personas dentro de la sociedad. Por primera vez una ley reconoce que las desventajas de las personas con discapacidad, más que en sus propias dificultades personales, tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad. Y, en consecuencia, plantea la*

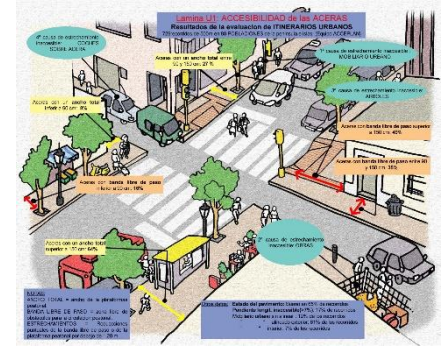


Ilustración 48. Itinerarios Urbanos. Evaluación Accesibilidad en las aceras.  
Fuente: Libro Verde. La accesibilidad en España.

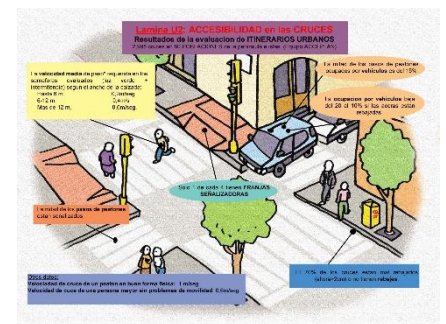


Ilustración 49. Itinerarios Urbanos. Evaluación Accesibilidad en los cruces.  
Fuente: Libro Verde. La accesibilidad en España.

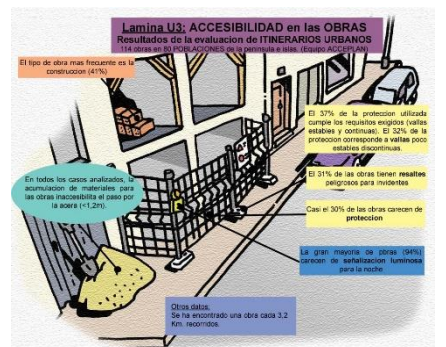


Ilustración 50. Itinerarios Urbanos. Evaluación Accesibilidad en obras.  
Fuente: Libro Verde. La accesibilidad en España.

<sup>19</sup> La actuación del IMSERSO en el ámbito de la discapacidad ha venido definida en los últimos años por el Plan de Acción para las Personas con Discapacidad 1997-2002. El Plan de Acción constituye una respuesta de política integral a las necesidades del colectivo de personas con discapacidad. Intenta establecer los grandes ámbitos de esta política articulando las actuaciones en programas y planes sectoriales.

*necesidad y obligatoriedad de diseñar y poner en marcha estrategias de intervención que operen simultáneamente sobre las condiciones personales y sobre las condiciones ambientales”.* (LIONDAU).

A través de esta ley, se establecen las nuevas tácticas de intervención que se realizarían en cuanto a la situación personal y ambiental a la vez en tres aspectos importantes: la no discriminación, la acción positiva y la accesibilidad universal. Es así que se imponen requerimientos mínimos que deben garantizar la accesibilidad para personas con discapacidad que beneficiará a toda la población.

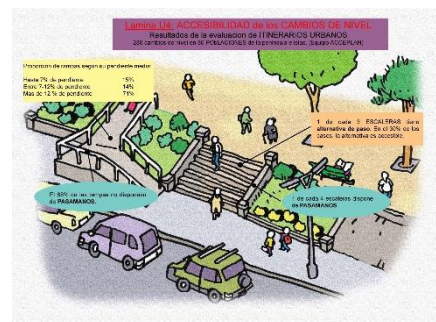


Ilustración 51. Itinerarios Urbanos. Evaluación Accesibilidad en cruces. Fuente: Libro Verde. La accesibilidad en España.

## - NORMATIVA LEGISLATIVA AUTÓNOMA

Todas las Comunidades Autónomas, en orden de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos, especialmente de las personas con movilidad reducida o cualquier otro tipo de discapacidad, han hecho uso de sus disposiciones, cumpliendo así con las leyes y normativas estatales al respecto. En los Estatutos de Autonomía se reconocen, las competencias para promover inicialmente la no discriminación, la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas.

Según la Constitución Española y sus respectivos Estatutos de Autonomía, las Comunidades Autónomas<sup>20</sup> deben cumplir con cada una de sus leyes sobre Accesibilidad y Supresión de Barreras y sus respectivos Reglamentos de desarrollo.

En el año de 1984 se genera el Primer Decreto autonómico catalán de Accesibilidad. Decreto 100/1984.

En el año de 1991 se crea la Primera Ley de Accesibilidad de Supresión de Barreras Arquitectónicas. Ley 20/1991, donde el Parlamento de Cataluña aprueba la promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas. Se crean normativas para una sucesión de actuaciones sobre espacio público, transporte y edificación. Posteriormente el Plan Municipal de Accesibilidad (PMA) estableció pautas de intervención de escala metropolitana con el objetivo de obtener una ciudad totalmente accesible en un plazo de diez años. Los objetivos principales aumentar el área de espacio público y mejorar la calidad de movilidad a pie.

DECRETO 135/1.995, de 24 de marzo, de desarrollo de la ley 20/1.991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del código de accesibilidad.

<sup>20</sup> Existen una serie de decretos, leyes y órdenes promulgadas por la Administración estatal en materia de accesibilidad posteriores a la LISMI y que son de aplicación supletoria a la legislación autonómica.

DECRETO 204/1999, de 27 de julio, por el que se da nueva redacción al Capítulo 6 del Decreto 135/1995, de 24 de marzo, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del Código de accesibilidad.

LEY 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad. La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles. Esta Ley es de aplicación a la movilidad que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus medios, en el ámbito territorial de Cataluña.

Ley 19/2009, de 26 de noviembre, del acceso al entorno de las personas acompañadas de perros de asistencia, y regula la sustitución del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas.

Con estas leyes autonómicas a nivel local se plantean instrumentos urbanísticos que tendrán repercusión en la configuración de la ciudad. El Plan Especial de Accesibilidad (PEA) y el Plan Municipal Integral de Accesibilidad (PIAM) propuesto para su cumplimiento de 2004-2012.

El planeamiento de Ordenación Urbanística Municipal (POUM), según de la Ley Urbanismo Catalana DL-2010, dentro de su programa y agenda, adquiere una figura de ordenación no únicamente urbanística sino también de medio ambiente, social y económico; los objetivos y criterios generales del plan se basan en crear un modelo de desarrollo urbanístico accesible, donde se incorporen parámetros y criterios de accesibilidad universal. Determinan una estructura general a través de la creación de una red de entramado viario y un modelo de movilidad desde la perspectiva del peatón, es decir espacio con escala más humana.

Dentro de estas leyes se definen con mayor profundidad los conceptos de personas con discapacidad, accesibilidad y barreras, es así; que se califican espacios, instalaciones, edificaciones y servicios, de acuerdo al nivel de accesibilidad, en adaptados y practicables, mientras que se añaden también el término convertibles<sup>21</sup>. Se regulan medidas de control y de seguimiento bajo un régimen sancionador.

En el año 2007 se producen numerosas iniciativas relacionadas con la accesibilidad, se realizan y aprueban varios decretos de condiciones básicas de accesibilidad de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos y edificaciones; así como para la utilización de transporte público.

---

<sup>21</sup> Cuando mediante modificaciones, que no afecten a su configuración esencial, pueda transformarse como mínimo en practicable.

Estas normativas se van modificando con el paso de los años a medida que se vayan perfeccionando y ajustando a las realidades nacionales, locales y a los cambios que este movimiento tiene en su desarrollo a nivel mundial.

Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad. El objeto de la presente ley es:

*“Establecer las condiciones de accesibilidad necesarias para que los espacios de uso público, los edificios, los medios de transporte, los productos, los servicios y los procesos de comunicación garanticen la autonomía, la igualdad de oportunidades y la no discriminación de las personas con discapacidad o con otras dificultades de interacción con el entorno.*

*Integrar en el marco normativo de Cataluña las condiciones básicas de accesibilidad, de acuerdo con las directrices internacionales y estatales.*

*Promover la utilización de productos de apoyo a la accesibilidad que mejoren la calidad de vida de las personas con discapacidad o con otras dificultades de interacción con el entorno”.* (Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad).

Resolución 749 / VIII del Parlamento de Cataluña, sobre las medidas para garantizar el aprendizaje, la educación, la accesibilidad y uso del catalán y los recursos de la modalidad oral a las personas sordas y sordo-ciegas que se comunican oralmente. Julio, 15 2010.

Ley de acceso al entorno de las personas acompañadas de perros de asistencia. Para garantizar el acceso a los espacios públicos de las personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia. La Ley, aprobada en 2009, supone un paso adelante hacia la autonomía de las personas con discapacidad que necesitan un perro especialmente adiestrado para ayudarlas en las tareas diarias o avisar en situaciones de peligro. La Ley garantiza el acceso a los espacios públicos de las personas acompañadas de su perro de asistencia. También regula el adiestramiento y el cuidado de estos perros.

BSF / 43/2012, de 27 de febrero, tiene por objeto regular la concesión de la tarjeta acreditativa de la discapacidad, la que tiene por finalidad dar testimonio fehaciente y acreditar la condición de discapacidad de la persona titular.

Los espacios entonces van conformándose mediante el estudio de las condiciones primordiales de accesibilidad para personas con discapacidad y como lo hemos mencionado anteriormente para toda la sociedad en general; por lo tanto el uso normalizado de ciertos elementos dentro del espacio público hace de este, un espacio diseñado para todos.

### III. EL ESPACIO PÚBLICO Y SUS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA ACCESIBILIDAD EN LA CIUDAD

#### - CONDICIONES FUNDAMENTALES

Para analizar la accesibilidad en la ciudad es importante centrarnos un poco en sus planes iniciales, movilidad y la relación directa entre espacios públicos, medios de transporte, edificación y vivienda.

*El espacio público de una ciudad está formado por el sistema de espacios libres públicos (calles, plazas, jardines, parques, playas, ríos, mar) y los elementos morfológicos que son visibles desde estas áreas. Abarca, por un lado, lo que llamamos paisaje urbano, y en segundo lugar, las fachadas que forman una interfaz entre el espacio público y privado. (Remesar, 1997).*

La división realizada por ámbitos de la ciudad, nos ayuda a organizar y determinar categoría de flujos y usos para un mejor entendimiento. Para poder canalizar esta racionalización es importante estudiar la conexión entre los escenarios que se dan a través de los desplazamientos y permanencias de los habitantes en la ciudad. Una ciudad se ve claramente dinamizada en el ámbito de la movilidad cuando los ciudadanos pueden trasladarse libremente y con varios puntos importantes es decir: con comodidad, eficiente y seguridad. La consecuencia es que los desplazamientos peatonales que ocurren entre viviendas, lugares de ocio, trabajo, etc, transforman el itinerario peatonal en el eje fundamental y elemental de la accesibilidad en el espacio público.

*“Barcelona cuenta con más de 80.000 personas censadas con algún tipo de limitación de movilidad, la población menor de diez años supera las 67.000 personas, y la mayor de 70 años, las 250.000. Caminar con comodidad por la calle o cruzar una vía no tiene que ser en absoluto una aventura arriesgada para estas personas, sino un paso más en su movilidad cotidiana”.<sup>22</sup>*

#### - Itinerario Peatonal

Cuando nos referimos a accesibilidad, entendemos a la persona en todo su universo y diversidad como lo habíamos mencionado anteriormente, por lo tanto el itinerario peatonal debe contemplar las necesidades de quienes lo necesitan y los que lo utilizan.

El Arquitecto Charles Moore nos hablaba de que “la ciudad debía garantizar que los espacios que sentimos, las figuras que vemos y el modo como nos movemos debían ayudar a la memoria humana

---

<sup>22</sup> AJUNTAMENT DE BARCELONA. A pie por Barcelona.



*a reconstruir las conexiones en el espacio y el tiempo”* (Moore, 1978), conexiones que nos resultan imprescindibles para garantizar la continuidad en el movimiento y los recorridos de las personas.

Un itinerario peatonal que sea utilizado por toda la población, es sin duda uno de los principales componentes estructuradores de la movilidad en las ciudades, siempre y cuando la continuidad del mismo sea una garantía para todos los ciudadanos. Dentro el marco legal que condiciona los requerimientos de accesibilidad mínimas del espacio público, contempla esta continuidad como uno de los parámetros indispensables para la ordenación del itinerario peatonal accesible de la ciudad.

Las actividades realizadas por los usuarios del espacio público (sentarse en un banco, sentarse bajo un árbol, caminar por la acera, entre otros) se encuentran directamente relacionadas con las áreas de uso peatonal en itinerarios y áreas de estancia. La diferenciación entre áreas de tránsito y áreas de estancia permite y asegura la presencia de elementos de mobiliario urbano, de manera que sean utilizados por los ciudadanos.

*“Las sendas son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales”.* (Lynch, 1963).

Para lograr la recuperación de la ciudad que tenga como objetivo principal áreas de peatones es necesario tener claro que el espacio será compartido por peatones y vehículos. Una de las regulaciones se basa en desarrollar plataformas únicas de uso mixto en las que coexisten peatones y vehículos. Esta decisión fue adoptada en las regulaciones autonómicas de Cataluña. Es importante determinar que debe tomarse especial consideración a la continuidad del itinerario peatonal accesible con los puntos de cruce del itinerario vehicular, donde deben resolverse los desniveles entre la acera y la calzada.

Una de las soluciones claras es la utilización de vados peatonales, de manera que se debe garantizar la continuidad respondiendo a parámetros mínimos establecidos en la normativa (los vados, ya sean de uno o tres planos inclinados, tendrán una pendiente longitudinal máxima del 8% para tramos de hasta 2,50m y del 10% para tramos de hasta 2,00 m, siendo la pendiente transversal máxima del 2% en todos los casos). En los vados formados por tres planos inclinados, tanto el principal como los dos laterales tendrán la misma pendiente. El ancho mínimo libre de aceras será 1.20 metros.



Ilustración 52. Itinerario Peonatal. Lleida, España.  
Fuente: Fotografía de la autora. 2015.

En el itinerario peatonal accesible, puede ser considerado como un elemento ordenador y eje principal de la accesibilidad en el contexto del desarrollo urbano, que estructura y recupera la ciudad para las personas, convirtiéndose en una herramienta de la planificación urbana sostenible y garante de la equivalencia de derechos en el uso de la ciudad.

#### - Continuidad

*“Homogeneidad en el trayecto o espacio, la cual dará una facilidad de percepción física, como la relación con identidad”.* (Lynch, 1963).

La movilidad peatonal en el espacio público debe tener componentes integradores que permitan el fácil desplazamiento de los peatones. La continuidad aplicada como un componente funcional que ayudará a la facilidad para trasladarse, ausencia de obstáculos, con el uso de itinerarios óptimos y seguros sobre el espacio en el cual nos desplazamos.

*“La continuidad y la diferencia de la trama urbana. La continuidad formal, como son la cuadrícula de los ensanches y los grandes ejes, entre otros, son factores importantes de integración ciudadana. Por otro lado, es conveniente que cada zona de la ciudad tenga elementos diferenciales, bien como resultado de la trama heredada, bien por la producción presente de morfologías específicas”.* (Borja, 2000).

#### - Permeabilidad

*“Dar a los lugares una imagen clara y reconocible para poder ofrecer elementos que faciliten el reconocimiento y orientación (vistas, luz, información, señalización)”.* (Pedro Brandao, 2008).

La permeabilidad se refiere a las posibilidades de tener espacios públicos e itinerarios peatonales libres; de modo que facilite la circulación de los peatones y el cruce de calles. Los elementos del mobiliario urbano, equipamiento urbano, servicios y vegetación bajo ninguna circunstancia pueden convertirse en barreras que impidan tener espacios libres y visibles.



Ilustración 53. Continuidad. Zaragoza, España.  
Fuente: Fotografía de la autora. 2015.

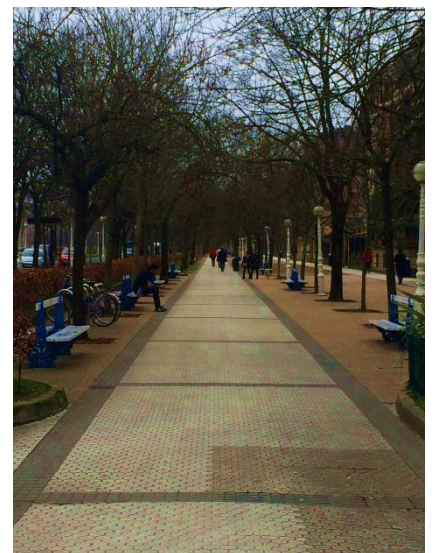


Ilustración 54. Permeabilidad. Donostia, España.  
Fuente: Fotografía de la autora. 2015.

#### IV. BARCELONA Y SU PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DE CIUDAD Y ACCESIBILIDAD

Accesibilidad y movilidad son términos que están envueltos dentro de planes y estrategias de la intervención urbana. Es importante establecer la estrecha relación que existen entre estos dos términos. Tenemos por un lado a la movilidad, que es la capacidad de moverse de un lugar a otro; mientras que la accesibilidad es la dificultad que presenta un determinado recorrido hacia un punto (que puede estar asociada con el tiempo, costo, disponibilidad del transporte y barreras físicas que presente dicho recorrido). *Mientras más opciones existan tanto en el modo de efectuar un recorrido específico como en los servicios ofertados en el destino mayor será la accesibilidad* (Handy; Niemeier 1996).

La movilidad se encuentra en relación directa con las limitaciones al mismo a las que se refiere el concepto de accesibilidad. Si las políticas incrementan la movilidad, existe la posibilidad del incremento de la accesibilidad, ya que la proyección de un sistema de transporte eficiente analizará estos dos modelos consecuentemente.

En España, la Comunidad Autónoma más avanzada respecto a accesibilidad y movilidad es Cataluña, gracias al establecimiento de varias normativas y planeamientos urbanísticos creados en función de la movilidad y la accesibilidad, es Barcelona; donde existe un compromiso con los ciudadanos por hacer de la ciudad, una ciudad accesible para todos en todos sus ámbitos geográficos y sociales.

La transformación del espacio público en Barcelona tiende a un enfoque que integra su imagen y su uso, reconociendo en este último, al peatón como una prioridad dentro del diseño de los mismos. Las alternativas realizadas en Barcelona se han adaptado a las condiciones morfológicas de la ciudad y las relaciones con los usos de los espacios públicos. Es importante mencionar que las intervenciones urbanas en Barcelona con fundamentos de inclusión para el peatón y personas con discapacidad inician mucho antes de las normativas y guías nacionales.

##### - EL ITINERARIO PEATONAL Y ESPACIO PÚBLICO

Como lo habíamos mencionado antes, es importante relacionar la movilidad peatonal al espacio público, el itinerario peatonal se convierte en la conexión donde es posible desplazarse y además benefician la movilidad activa en la ciudad.

La creación de la calle, como un espacio para el peatón inicia su desarrollo en Barcelona en dos etapas históricas que llegan a tener una brecha de más de un siglo.

La primera etapa nace con la necesidad de otorgar a la ciudad un espacio de vinculación adaptado a los peatones. Inicia en aquella Barcelona cautiva entre murallas, cuando se produce la evolución del trazado viario medial, con el objetivo de adaptar y adecuar el espacio público urbano para poder desarrollar la movilidad urbana. Sin embargo, desde mediados del siglo XIX hasta la década de los años 80 del siglo XX, las políticas de la ciudad y la gestión administrativa no consideran al peatón como un elemento integrante o inclusive adicional dentro del sistema de transporte y de movilidad en la ciudad. La segunda etapa se encuadra en una estrategia de redefinición del espacio público central de la ciudad con la actuación del transporte privado en la ciudad.

Se inicia a generar cultura peatonal a finales de los años 50, la principal idea de estos espacios se proyectan con pavimentos a un mismo nivel, sin distinguir calzadas de aceras. *En Barcelona la pavimentación dirigida por Adolf Florensa en los espacios entorno a la catedral y en algunos sectores del denominado barrio Gótico a finales de los años 50 constituye un pavimento a nivel más relacionado con condiciones ambientales que con razones estrictamente comerciales* (Ignasi de Lecea, 1999).

La primera calle/itinerario peatonal de Barcelona fue la calle Escudellers en el año de 1952, la primera calle que retornaba la prioridad absoluta a los peatones frente a los coches. Las calles Portaferriassa y Portal del Ángel en el año 1964 posteriormente se convirtieron en calles peatonales. Adicionalmente se regeneraron zonas con prioridad peatonal en el casco antiguo y núcleos históricos. Actualmente Barcelona dispone de alrededor de 435 calles peatonales, suprimiendo así los obstáculos y barreras, promoviendo la accesibilidad no solo al peatón sino a todos los ciudadanos y generando mayor movilidad peatonal dentro de la toda la ciudad.

En año de 1978 con la aprobación de la ordenanza municipal sobre la supresión de barreras, el interés por el desarrollo de la accesibilidad urbana comienza a tener un impacto. Los proyectos generados con el modelo Barcelona consideran como principal protagonista del espacio público, al peatón; garantizando de esta manera las condiciones mínimas para su desplazamiento y desenvolvimiento de las actividades.

Entre los años 1979 y 1982 inicia el desarrollo de estos planes urbanos, y genera un renacimiento de la ciudad, logrando las primeras obras de mejora en parques, jardines, espacios públicos e instalaciones de equipamientos públicos.

Con intenciones de una mejora continua en la ciudad se realizan varias intervenciones de representación pública distribuidas por



Ilustración 55. Calle Escudellers años 50.  
Barcelona, España.  
Fuente: [www.barcelonallibres.cat](http://www.barcelonallibres.cat)



Ilustración 56. Calle Escudellers actualidad.  
Barcelona, España.  
Fuente: Fotografía de la autora. 2014.

varios sectores; uno de los puntos de mayor atención fueron los barrios con mayores deficiencias. Se crearon nuevos parques y plazas para los barrios y otros equipamientos de carácter local.

La estructura general del Plan General Metropolitano, contiene particularidades y actuaciones específicas a través de varios instrumentos; uno de ellos y el principal plan es el PERI<sup>23</sup>, el cual se detalla en los perímetros de barrios y zonas urbanas detalladas de la ciudad. Su objetivo es la adecuación de las propuestas urbanísticas del Plan General Metropolitano y la determinación de cada uno de los barrios o sectores a intervenir, manteniendo los objetivos iniciales en dicho plan.

Se desarrolla una homogenización cualitativa de la ciudad, donde se acepta la dualidad centro-periferia sentada en la historia urbanística de la ciudad. Es así, que el espacio público se conjuga dentro de la identidad colectiva al ser un componente accesible tanto en el caso antiguo, el Ensanche y ahora en la periferia.

*En cuanto al espacio público y el arte público, estos toman una dimensión más simbólica en la ciudad, al atribuirle de una imagen e identidad propia, sobre todo en la periferia y en menor grado en el casco antiguo; que a pesar de la carga monumental que su historia le confiere, presentaba situaciones de degradación en su tejido edificado. (Borja, 1995).*

Otro aspecto importante es la eliminación de los trazados de autopistas de circulación rápida y segregada, el objetivo de reducir densidades y obtener un trazado urbano donde la plaza, calle, el paseo y el jardín sean los protagonistas del territorio. En el Plan General Metropolitano los trazados de vías propuestos hacen que exista una posibilidad de desconexión y por lo tanto una desmembración urbana; por lo que se considera necesario controlar dichas vías con el objetivo de fortalecer como un elemento que contribuya la cohesión urbana. *El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes. (Capel, 2007).*

En 1984 se realiza un plan de vías, que parte de la consideración de que el viario no puede ser diseñado de manera meramente funcional y unidimensional. La urbanización del viario se debe afrontar además *“por su capacidad reequilibradora y por su fuerza configuradora de la imagen de la ciudad”* (Busquets, 1992).

La propuesta realizada por el Plan General Metropolitano es reinterpretada y analizada. Se muestra de esta manera un desequilibrio existente entre tránsito y urbanización; por exceso de tráfico en los barrios centrales, perdiendo la característica principal, la calidad residencial. También se detectan que en sectores como el ensanche la geometría al ser uniforme permite el paso “a través”,



Ilustración 57. Calle Enric Granados. Barcelona, España. Fuente: Criterios de Movilidad. RACC, 2008



Ilustración 58. Calle Enric Granados. Barcelona, España. Fuente: Fotografía de la autora. 2015.

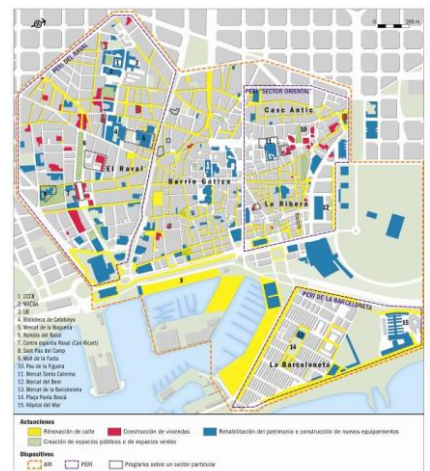


Ilustración 59. Síntesis de las principales operaciones entre 1988 y 2008 Fuente: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-1076.htm>

<sup>23</sup> Plan Especial de Reforma Interior

mientras que otros sectores presentan accesos más jerarquizados. Estos análisis son la base para sustentar la necesidad de un nuevo modelo variado y transformado. *Esto representa una urbanización equilibrada de la ciudad reforzando la conexión entre barrios para reducir pendularidad al centro. Esto requiere además el completamiento del servicio de transporte público con una estructura más diversificada.* (Alcalá, 2004). Las intervenciones urbanísticas en las vías intentaban rescatar la armonía en el uso urbano de los espacios públicos como ejes de accesibilidad y de relación urbana.

La propuesta general proyecta cuatro niveles de actuación:

- La red primaria: El cinturón del litoral y el de la montaña actuando como “rondas distribuidoras”.
- Red secundaria de grandes calles: Aumentando sus capacidades como vías locales, (paseo o vía con continuidad propia y referencia del peatón).
- La red local o red interna que conforma el tejido urbano.
- Los espacios peatonales.

El Plan de Vías estableció un eje fundamental en la orientación estructural del proyecto integral de ciudad. Se introducen dos ideas para la renovación de espacio público de gran acogida. Por una parte se reorganiza el carácter cívico de cualquier calle con requerimientos de tráfico multifuncionales. Por otra parte, el plan anticipó la idea de que así como existía una red jerarquizada de tráfico y sistemas viarios, debía pensarse en una red de espacios públicos donde la prioridad sea los recorridos peatonales, y que estos sistemas sean integrados y articulados a la red de tráfico. Es así que a finales de 1980 uno de los objetivos de política municipal es potenciar los espacios públicos a través de recorridos urbanos. Vincular distintos espacios y hacer legibles estas conexiones era más importante que el diseño específico de un espacio concreto. *Esta concepción condujo a la reurbanización de muchas de las calles de la ciudad, empezando por ejes urbanos singulares, continuando por avenidas representativas y terminando por viarios de todo tipo.* (Martí, 2004).

Se plantea una propuesta de conexión directa de itinerarios urbanos en las diferentes categorías de los espacios libres de la ciudad dentro del plan de espacios libres. El desarrollo del plan urbanístico de la ciudad contemplaba tanto cambios demográficos, como la adaptación a la diversidad de capacidades y discapacidades de los ciudadanos, incluso desafíos como el impulso de igualdad de oportunidades o el envejecimiento de la población que implicaba una actividad de conjunto entre cada organismo, institución y ciudadanos.

La nominación de los juegos olímpicos significó mejorar la accesibilidad y movilidad interna de la ciudad, debido en gran manera a la construcción de las rondas de circunvalación y a la transformación de cuatro zonas importantes: Montjuic, Diagonal,



Ilustración 60. Plan General Metropolitano. Sistema viario básico de Barcelona  
Fuente: <http://blogs.lavanguardia.com>



Ilustración 61. Plan de vías básicas. Propuesta de circulación.  
Fuente: Alcalá, L. I. (2004). *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona*. Tesis doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya.



Ilustración 62. Las cuatro áreas de intervención urbana de los Juegos Olímpicos 92  
Fuente: Martorell, 1991