

BARCELONA.

**DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD A LA CIUDAD PARA TODAS
LAS PERSONAS**

INDEX

PÀGINA

PRESENTACIONES	1
AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL LIBRO	6
ANTECEDENTES DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD	7
La integración de las personas con disminución en Barcelona.....	8
Del Diseño sin barreras al Diseño de la	
Ciudad para Todas las Personas	14
PLAN DE ACCESIBILIDAD DE BARCELONA	17
Datos de la evolución de la accesibilidad.....	24
Mucho hecho pero mucho por hacer.....	26
BARCELONA: CIUDAD PARA TODAS LAS PERSONAS	29
¿Qué quiere decir Todos?	30
Nuestras necesidades: Autonomía cotidiana y trayectos vitales.....	32
MIRANDO AL FUTURO	34
Continuar la gestión del Plan de Accesibilidad.	34
Normativa.....	35
Participación	35
Vivienda	36
Transporte.....	37
Metropolitanización	37
Nuevas tecnologías.....	38
Nuevas competencias.....	38
Aprender y formarnos	39
FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ	40

PRESENTACIONES

Este año celebremos el año Europeo de las Personas con Discapacidad. Es, pues, un momento adecuado para hacer una reflexión de lo que hemos hecho y de lo que aún es necesario hacer a favor de una mayor accesibilidad y movilidad de todos los ciudadnos y ciudadanas. Esta publicación nos aporta elementos de análisis para hacer una balance de todo lo que hemos conseguido con el esfuerzo colectivo.

Barcelona es un modelo reconocido como ciudad europea innovadora y eficiente en su progresiva adaptación a la diversidad de sus ciudadanos y ciudadanas. Ahora queremos continuar avanzando en el desarrollo de servicios municipales que permitan la mejora de la calidad de vida, del bienestar y de la cohesión de todas sus personas, implantando el concepto de ciudadada para todas las personas desde el respeto a la diversidad, la participación y la mejora del entorno físico y social.

Este libro quiere ser un ejemplo de cómo se esta llevando a cabo la constante transformación de Barcelona para que las personas puedan disfrutar sin dificultades, independientemente de su edad o capacidades. A la vez que vamos construyendo una ciudad donde su uso es cada vez más amable, haciendo realidad una Ciudad para Todas las Personas.

Joan Clos

Alcalde de Barcelona

Desde el restablecimiento de la democracia, el Ayuntamiento de Barcelona ha asumido la tarea de atender las reivindicaciones de los colectivos de personas con discapacidades que reclamaban su derecho a una vida digna y a la igualdad de oportunidades.

En este proceso todos los que hemos participado, ciudadanos, técnicos y políticos, hemos aprendido que aquello que pedían las personas con discapacidad, una vez llevado a la práctica, favorece a todas las personas.

Así pues, vemos como los autobuses de piso bajo nos facilitan el acceso al vehículo y nos hacen más cómodo el trayecto, como las pasarelas de las playas nos evitan de quemarnos los pies o como los vados de peatones nos facilitan el cruce de la calle.

Ahora, después de muchos años de trabajo y diálogo continuado, los técnicos que diseñan la ciudad también han incorporado en el momento de hacer un proyecto, las necesidades de las personas con más dificultades el resultado es siempre más cómodo y agradable para todos.

Por lo tanto, convencidos de que hemos de continuar trabajando en esta línea, queremos contagiar el entusiasmo de todos los que estamos dedicando esfuerzos en hacer una Barcelona para todas las personas, con el fin de continuar transformando una ciudad donde su eje prioritario sean las personas a partir de asumir la diferencia como hecho igualitario.

Francesc Narvàez

Regidor de Movilidad y Presidente del
Grupo de Trabajo para la Mejora de la

Núria Carrera

V Tinent de Alcalde y Presidenta
del Instituto Municipal de
Personas con Disminución

AGRADECIMIENTOS

Este libro sintetiza los resultados de una serie de proyectos, iniciativas, análisis, valoraciones y visiones de futuro de la ciudad de Barcelona que he vivido en mi larga experiencia profesional en el campo de la Accesibilidad y el Diseño para Todas las Personas.

Deseo expresar mi agradecimiento, en primer lugar, al Ayuntamiento de Barcelona, por su apoyo y confianza a la hora de editar este libro y, en especial, quiero dejar constancia de mi agradecimiento a Núria Carrera, quinta Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Barcelona y presidenta del Institut Municipal de Persones amb Disminució y a Francesc Narváez, regidor de Movilidad y presidente del Grup de Treball per a la Millora de l'Accesibilitat, del cual surgió la iniciativa de realizar este libro, por la confianza que me ha demostrado al no poner ningún condicionante previo, lo cual me ha permitido disfrutar de una total libertad de expresión.

También deseo manifestar mi agradecimiento a los profesionales y políticos con los que he podido colaborar, durante la etapa de responsable de la accesibilidad urbana, transporte y ayudas técnicas en el Institut Municipal de Persones amb Disminució de Barcelona (IMDB) durante el periodo de construcción de las instalaciones destinadas a los Juegos Olímpicos y Paralímpicos, sin los cuales no habría sido posible conseguir el resultado de una ciudad renovada, vivida y compartida por sus ciudadanos y ciudadanas durante la celebración de los Juegos. Asimismo, quiero agradecer y destacar el papel relevante que han tenido personalidades como Eulàlia Vintró, Pasqual Maragall, Joan Clos, Xavier Casas, Lluís Armet i Joan Torres los cuales, con su apoyo y aportaciones en el Grup Municipal de Treball per a la Millora de l'Accesibilitat, creado en marzo de 1992, han salvaguardado e impulsado la accesibilidad en Barcelona, de manera que en la actualidad es un concepto que se tiene en cuenta en cada uno de los proyectos y obras que se llevan a cabo en nuestra ciudad.

No quisiera perder esta oportunidad para hacer extensivo mi agradecimiento a todos los compañeros de trabajo y profesionales con los que he compartido ilusiones, ideas, conocimientos e, incluso, ansiedades, para desarrollar de una manera eficiente y eficaz proyectos de Accesibilidad y Diseño para Todas las Personas, tanto desde el ámbito público durante los siete años de diseño y gerencia en el Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal (CRID), como actualmente desde el privado en la dirección de la empresa ProAsolutions y la presidencia de la Design for All Foundation.

Por otro lado, sería injusto que, en esta nota de agradecimientos, no destacase la importancia que ha tenido para mí relacionarme por cuestiones profesionales, pero sobre todo por la oportunidad que me han brindado de conocerlos a nivel personal, todas aquellas personas que forman parte del movimiento asociativo de personas con discapacidad de la ciudad, que con su ánimo reivindicativo y enérgico han contribuido a que al finalizar una reunión de trabajo para eliminar cualquier tipo de barrera arquitectónica o del transporte existentes, no se disipen horas ni trabajo para encontrar la posible solución técnica al problema que han planteado y que posteriormente sea aprobada de manera consensual por todas las partes implicadas (políticos, asociaciones, personas con discapacidad, profesionales, etc...). Todas ellas han formado y forman parte de diferentes instituciones y entidades como: Federació ECOM-Francesc Layret, Organización Nacional de Ciegos (ONCE) y Fundación ONCE, Federació Catalana APPS, Associació de Sords de Catalunya, Institut Guttmann, Centre Pont del Dragó, Centre de recursos educatius per a deficients visuals "Joan Amades", Fundació Pere Mitjans, Fundació Síndrome de Down, ASPAYM-Catalunya, Associació de Tallers de Barcelona..... y un largo etcétera. Pero quiero agradecer, de forma especial, la colaboración recibida por parte de los miembros de las entidades y usuarios que han formado y forman parte de la Junta Rectora del Institut Municipal de Persones amb Disminució de Barcelona (IMDB), en concreto a Eugeni Pérez, M^a José Vázquez y Benito Duran.

Por último, desde la confianza de contribuir con mi esfuerzo profesional y personal a hacer camino para que las ciudades sean para todos, agradezco a todas las personas que han colaborado para hacer posible técnicamente la edición de este libro, a Xavier Alegre, Secretario del Grup Municipal de Trabajo para la Mejora de la Accesibilidad del Ayuntamiento de Barcelona y a Francesc Pérez Director de Comunicación y Calidad del Sector de Servicios Personales del Ayuntamiento Barcelona y miembro del anteriormente mencionado Grupo Municipal de Trabajo y en especial a Mar García de Sola, madre de mis hijos, Anna y Jan, que me estimulan a seguir y mejorar mi dedicación en los temas relacionados con la Accesibilidad y el Diseño para Todas las Personas con el objetivo de desarrollar y difundir modelos y metodologías que puedan ser útiles para otros agentes sociales, públicos y privados, para que se impliquen cada vez más y entre todos hacer realidad la ciudad de Barcelona a la que todos tenemos derecho.

Francesc Aragall i Clavé

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL LIBRO

La idea de escribir este libro surgió a partir de dos motivaciones:

La primera, reflexionar sobre lo que se ha hecho hasta el momento en Barcelona en el ámbito de la Accesibilidad y el Diseño para Todas las Personas y, a partir de este análisis, proponer nuevos enfoques, nuevos ámbitos de intervención y la implicación de nuevos agentes sociales.

La segunda, hacer un repaso del proceso que nos ha llevado hasta donde estamos ahora, reconociendo la dirección y el esfuerzo de las personas que como ciudadanos, políticos o técnicos se han comprometido en la mejora de nuestra ciudad.

Este repaso, sin embargo, no tiene un carácter nostálgico sino que pretende dejar testimonio de la evolución de nuestra ciudad, para unos demasiado lenta y para otros notable, con la finalidad que aquellos que también quieran conseguir que su ciudad sea cada vez más para todos, puedan evitar los errores que hemos cometido e inspirarse con nuestros aciertos.

No he pretendido, tampoco, hacer un análisis minucioso de todos los detalles sino, más bien, describir las secuencias en la búsqueda de unos valores deseados para Barcelona, desde la subjetividad de alguien que está participando con ilusión y aprendiendo de este proceso desde hace quince años, convencido que a las piedras de las calles y de los edificios les van dando forma las voluntades de las personas.

Para que este libro pueda llegar al mayor número posible de lectores, adjuntamos con el volumen en papel un CD que contiene el mismo texto en catalán, castellano e inglés, con la intención de que también puedan acceder a su contenido tanto las personas que no entienden nuestra lengua como aquellas que, debido a su discapacidad visual, sólo pueden acceder al texto en formato electrónico.

ANTECEDENTES DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Cuando el Ayuntamiento se planteó la necesidad de diseñar un Plan de Accesibilidad con el objetivo de que Barcelona fuese una Ciudad para Todas las Personas en un futuro próximo, no hacía otra cosa que actuar teniendo en cuenta las necesidades reales de sus ciudadanos y ciudadanas, es decir, respondía a la demanda de la población por lo que se refiere a la igualdad de oportunidades para todas y cada una de las personas.

No podemos olvidar, sin embargo, que esta demanda nació como resultado de una evolución social que se inició en la época de la dictadura franquista (años 50) con las continuas reivindicaciones de las personas con disminución.

Por otro lado, debemos recordar, también, que muchas de aquellas personas que reivindicaban la integración social de dicho colectivo formaban parte de la herencia de la Guerra Civil que, de la misma manera que cualquier conflicto bélico, dejó un número elevado de personas con discapacidades que, dependiendo del bando, recibían un tratamiento diferente (o eran héroes “caballeros mutilados de guerra” o eran simples “lisiados”).

Restablecida la democracia, el país comenzaba a salir de aquel marco político, económico y social tan indeseable y, propiciado por las reivindicaciones de las personas con disminución que seguían luchando por sus derechos, comenzaban a aparecer leyes y ordenanzas que hacían referencia tanto a estos derechos como a la adaptación de los entornos (supresión de barreras arquitectónicas) para promover la integración de este colectivo.

Siguiendo esta línea, en abril de 1982 se aprobó la “Ley de Integración Social de los Minusválidos” (LISMI) y, posteriormente en Cataluña, la Generalitat aprobó el Decreto 100/84 por el cual se empezaban a regular ámbitos de aplicación, soluciones técnicas y medidas para eliminar barreras arquitectónicas.

No obstante, las consideraciones que contemplaban la Ley y el Decreto, únicamente las tenían en cuenta los arquitectos vinculados familiarmente con personas con alguna disminución o aquellos que estaban especialmente sensibilizado hacia estos temas.

Por esta razón, el Parlament de Catalunya aprobó por unanimidad, en noviembre de 1991, la Llei de promoció de l'accessibilitat y supressió de barreres arquitectòniques, en la cual se definían claramente los ámbitos de aplicación, el régimen censurador, la obligatoriedad municipal de redactar un Plan de Accesibilidad con su temporalidad y la necesidad de constituir comisiones municipales de accesibilidad, así como de crear un Consejo de Accesibilidad de ámbito autonómico. La Ley se incrementó con un reglamento que forma el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, Decreto 135/95 de marzo de 1995.

La integración de las personas con disminución en Barcelona

Al igual que en el resto de Cataluña o en otras Comunidades Autónomas, en Barcelona las personas con disminución reivindicaban sus derechos mediante actos públicos, con la finalidad de que los políticos y la población en general conocieran su realidad.

Las continuas movilizaciones llevadas a cabo dieron su fruto y en 1974 empezó a nacer un movimiento de resonancia social, llamado más tarde “Rebelión de los cojos”, que tuvo su momento culminante en junio de 1976 en el que personas con disminución, padres y madres de éstos y otra gente de la calle que se quisieron sumar, se manifestaron en la Plaza Sant Jaume pidiendo trabajo, transporte adaptado, calles y edificios accesibles, integración escolar y una pensión digna.

Así pues, desde las etapas más incipientes del restablecimiento democrático, se hacía patente la necesidad de cambiar esta realidad social, fruto del régimen político de la postguerra, organizando y estructurando las acciones del Ayuntamiento en lo referente a la accesibilidad, con el fin de implicar a todas las áreas municipales para conseguir que el desarrollo de cualquier proyecto tuviera en cuenta las necesidades reales de todos los ciudadanos.

Las continuas reivindicaciones de este colectivo propició que en 1978 se aprobase una ordenanza sobre supresión de barreras arquitectónicas en la vía pública.

Los artículos de la ordenanza regulaban la supresión de obstáculos o barreras arquitectónicas que supusieran una dificultad para el tránsito en la vía pública y, además, propiciaron el marco a partir del cual se empezó a construir vados para personas usuarias de silla de ruedas.

Ese mismo año, el alcalde de Barcelona se reunió con los representantes de asociaciones y grupos de personas con disminución con la intención de crear un Patronato que estudiase y buscase soluciones a los diferentes aspectos de la problemática de las personas con disminución en la ciudad de Barcelona.

Así, a partir de los años 80, el actual **Institut Municipal de Persones amb Disminució de Barcelona (IMDB)** (entonces Patronat Municipal de Disminuïts Físics y Patronat Municipal de Disminuïts Psíquics) promueve las actuaciones dirigidas a las personas con disminución física, psíquica, sensorial y con enfermedades mentales, velando por su integración social, por el desarrollo personal y por la mejora en la calidad de vida.

Me gustaría remarcar que el IMDB, con la finalidad de conocer las necesidades reales de las personas con disminución, utiliza un modelo singular de gestión que consiste en la formación de una Junta Rectora en la que el 50% de sus miembros (10 personas) son representantes de las personas con disminución de Barcelona y se eligen por sufragio directo, cada cuatro años, por las personas con certificado de disminución residentes en la ciudad. El otro 50% son miembros del Consistorio.

Siguiendo su línea de trabajo, en el verano de 1985 se empezó el diseño del proyecto de Pont del Dragó y se creó el Equip d'Assessorament Laboral (EAL).

Pont del Dragó es un centro de formación gratuito y de carácter público que se basa en los principios de normalización de los servicios y de reconocimiento del derecho a la diferencia de cara a la integración social de las personas con disminución física severa.

Dicho centro fue pionero en el uso de las nuevas tecnologías y la adaptación de los ordenadores como herramientas de aprendizaje y todavía hoy desarrolla una metodología seguida desde muchos países europeos.

El EAL trabaja desde entonces en la búsqueda de vías y de soluciones para conseguir el cumplimiento de las leyes vigentes sobre la formación y la integración de las personas con disminución en el sistema laboral ordinario.

Además, el IMDB empezó a ofrecer un servicio de Asesoramiento en el campo de las ayudas técnicas y la eliminación de barreras arquitectónicas, ya que además de la integración social y laboral de las personas con disminución, era necesario hacer realidad la integración de este colectivo en la sociedad, es decir, se hacía patente la necesidad de hacer accesible los espacios físicos (calles y edificios).

Así, en la década de los 90 la accesibilidad empezaba a ser una realidad en los nuevos proyectos de urbanismo: el Ayuntamiento de Barcelona empezaba a participar activamente en el asesoramiento y supervisión de diferentes obras de infraestructura e impulsaba un movimiento de formación y sensibilización de los arquitectos.

Como muestra de su implicación en los proyectos de urbanismo, el IMDB firmó un acuerdo con el Col·legi d'Arquitectes con el fin de elaborar una ficha que facilitase la revisión de la accesibilidad en los proyectos arquitectónicos y, en 1991, se reunieron los arquitectos municipales de nuestra ciudad (150 aproximadamente) con la intención de explicar la importancia de diseñar la ciudad sin barreras.

En aquella época, Rafael de Cáceres y su equipo, diseñaron la Rambla Catalunya con el Vado 120 (conocido fuera de la ciudad como el Vado Barcelona), que fue el primer elemento urbanístico diseñado con el consenso de las personas con disminución y, además, también por primera vez, el vado estaba pensado para ser utilizado por todos los peatones (y no únicamente por los que van en silla de ruedas).

Con el diseño de la Rambla Catalunya se demostró que estética y funcionalidad no están reñidas.

Después de realizar una obra como ésta y coincidiendo con la infraestructura del 92, se quiso abordar la accesibilidad del barrio del Carmel entendiendo que, al ser una de las zonas de la ciudad con más pendientes y con las aceras más estrechas, supondría un reto para los técnicos, los cuales, una vez realizado el proyecto, verían resuelto muchos de los problemas de diseño de otras zonas menos problemáticas en el ámbito de la accesibilidad.

Para esta obra Montserrat Periel diseñó una tapa de alcorque especial que ganó un premio Delta del FAD (Foment de les Arts Decoratives).

Paralelamente, se presentó el primer autobús de piso bajo, y más tarde se adquirieron 20 más que se utilizarían durante los Juegos Paralímpicos.

Además, la preparación del 92 sirvió de impulso definitivo por lo que se refiere a la accesibilidad de la ciudad, ya que por primera vez en la historia se quería conseguir una infraestructura urbanística capaz de acoger a los atletas y a los visitantes de los Juegos Olímpicos y de los Juegos Paralímpicos.

La gran actuación que se llevó a cabo en lo referente a las calles de plataforma única y peatonales del casco antiguo, junto a la accesibilidad de la línea 2 del metro y todos los nuevos ejes viarios y edificios que se incorporaban a la estructura de la ciudad, propició que las calles se llenasen de personas con discapacidad que iban de un lado a otro de forma autónoma.

Por otro lado, la imagen de Antonio Rebollo, atleta Paralímpico, haciendo llegar la llama olímpica hasta el pebetero del Estadio Olímpico, propició que muchos ciudadanos del mundo percibieran la integración de este colectivo como una cosa normal y necesaria y, especialmente los barceloneses, llenaron los estadios para asistir a las competiciones paralímpicas.

Como anécdota ilustradora del grado de sensibilidad por parte de los profesionales que llevaron a cabo la reestructuración de Barcelona, por lo que se refiere a la accesibilidad, recuerdo que el proyecto para el Palau Sant Jordi que presentó Arata Isozaki, no contemplaba inicialmente la accesibilidad y se le pidió que lo rehiciera. Días después el arquitecto regresaba del Japón con el nuevo proyecto totalmente accesible.

Coincidiendo con estos acontecimientos, también se llevaron a cabo los primeros ensayos de playas accesibles y, como antecedente del Plan de Accesibilidad, se recogieron datos de accesibilidad de 57.000 locales públicos y comerciales de Barcelona, que se podían consultar mediante un sistema de información geográfica que, si bien ahora nos parecería algo rudimentario, fue de gran ayuda en su momento para informar tanto a los ciudadanos y visitantes como a los atletas paralímpicos de los servicios que podían disfrutar.

Otro paso importante en este campo fue la constitución, en marzo de 1992, del Grupo de Trabajo para la Mejora de la Accesibilidad (Grup de Treball per a la Millora de l'Accessibilitat) por acuerdo del Consell Plenari, con el objetivo de impulsar y velar por el cumplimiento de la Ley aprobada y para fomentar las mejoras de la accesibilidad, a la vez que iniciaba la actividad necesaria para la redacción del Plan de Accesibilidad de la ciudad.

El Grupo tenía carácter interdepartamental bajo la presidencia del regidor de Urbanismo.

A la vista de cómo iba cambiando la ciudad y llevados por la valoración positiva que se desprendía de este desarrollo en el ámbito de la accesibilidad, en 1994 la Diputació de Barcelona junto con el IMDB tomaban la iniciativa de crear el **Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomía Personal (CRID)**. Con su constitución se quería alcanzar dos fines:

1. Generalizar y ofrecer a otros municipios la experiencia adquirida por la ciudad de Barcelona en el ámbito de la accesibilidad.
2. Introducir el concepto de Diseño para Todas las Personas, es decir, que al pensar en Accesibilidad se piense en la totalidad de la población y no, únicamente, en las personas con disminución.

El objetivo del CRID era, en aquel momento, mejorar la calidad de vida de todas las personas mediante la actuación sobre el entorno.

Por otro lado, en el año 1995 el CRID fue nombrado Sede Española del European Institute for Design and Disability (EIDD), propiciando que fuese Barcelona la ciudad escogida para celebrar las Jornadas “Diseño para Todas las Personas” que traducido al inglés es Design for All, y la Asamblea General del EIDD. Con este acontecimiento, que coincidía con el Congreso Europeo “La ciudad y las personas con disminución”, organizado por el IMDB, la ciudad de Barcelona se implicaba en el desarrollo de la accesibilidad a nivel europeo y difundía su aproximación a esta realidad mediante la “Declaració de Barcelona”.

Del Diseño sin barreras al Diseño de la Ciudad para Todas las Personas

Como he explicado con anterioridad, en la década de los 90 se empieza a extender el concepto de **Diseño para Todas las Personas (Design for All)** y, con él, el de **Ciudad para Todas las Personas**.

Esta nueva perspectiva deja a un lado la división de la población en personas con o sin disminución, para centrarse en la **diversidad**, es decir, defiende el derecho a la diferencia individual en cuanto a cultura, lengua, capacidades, género, edad, dimensiones, etc.

La filosofía sobre la que se basa el diseño de la Ciudad para Todas las Personas es la de igualdad de oportunidades para todas y cada una de las personas que forman el entramado social de la ciudad.

Para conseguir que la **igualdad de oportunidades** sea una realidad es necesario que todas las personas puedan acceder con facilidad y con el máximo de autonomía a las diferentes actividades y servicios que ofrece la ciudad: cultura, ocio, estudios, transporte, actividades deportivas, compras, servicios de atención al ciudadano, economía, tecnología, etc.

Así, al hablar sobre los beneficiarios de la accesibilidad, el concepto de persona con disminución se ha ido sustituyendo por el de **personas con movilidad reducida o personas con problemas de interacción con el entorno**, siendo éste mucho más amplio ya que, además de las personas con disminución permanente, contempla los problemas temporales de interacción con el entorno que todos tenemos en un momento u otro de nuestra vida, debido a: embarazos, un brazo o pierna fracturado, alergias, vejez, pérdida de sensibilidad producida por el frío, conjuntivitis,es decir, cualquier cambio físico, psíquico o sensorial que pueda repercutir en nuestra relación con el entorno (si hacemos una gráfica de la población atendiendo a estos problemas de interacción, nos damos cuenta que un 40% de la población necesita un entorno accesible).

Pero además, el Diseño para Todas las Personas debe asegurar la integración de las personas de culturas, lenguas y hábitos diferentes (nuevos ciudadanos o turistas) y, por tanto, es imprescindible proveer la ciudad con los elementos o mecanismos necesarios para una convivencia amable entre todos los ciudadanos.

Debemos tener en cuenta que conseguir que las personas de otras ciudades o países se sientan bien en nuestra ciudad repercute sobre la economía, tanto por la afluencia de turistas, cada vez de edad más avanzada, como por la posibilidad de que se creen nuevas empresas o nuevos negocios.

En resumen, el diseño de la Ciudad para Todas las Personas debe tener en cuenta la diversidad de la población:

- Personas con disminución congénita permanente.
- Personas con una disminución permanente producida por un accidente o enfermedad a lo largo de la vida.
- Problemas temporales de interacción con el entorno.
- Cambios a lo largo de la vida (del nacimiento a la vejez).
- Personas con alteraciones de las capacidades psíquicas, físicas y sensoriales.
- Inmigrantes y visitantes (cultura, lengua y hábitos).

Por otro lado, la Ciudad para Todas las Personas no puede cerrar las puertas al progreso. Por tanto, debemos prever el desarrollo tecnológico e industrial, la libre circulación de personas (por motivos de trabajo o particulares), el envejecimiento de la población motivado por la mejora en la calidad de vida, los nuevos cambios sociales (vivir fuera de los centros urbanos sin renunciar a los servicios o la creciente presencia de la mujer en el mercado de trabajo), el desarrollo del transporte público, etc.

Por último, el diseño de la Ciudad para Todas las Personas debe velar por la calidad de vida de las generaciones futuras y, por tanto, todas las intervenciones para la mejora de la accesibilidad deben basarse en los principios de la **sostenibilidad**, es decir, se ha de prever que el impacto ambiental de cada una de las actuaciones no afecte el futuro de nuestro medio ambiente.

Esta filosofía que impulsa el desarrollo del Diseño para Todas las Personas o Design for All, es la que ha inspirado desde un principio el Plan Municipal de Accesibilidad de Barcelona y, por tanto, todas las personas o entidades implicadas en este proyecto nos sentimos comprometidas con la mejora en la calidad de vida de todos los ciudadanos y ciudadanas, teniendo en cuenta que aquello que mejoramos para los que tienen más problemas beneficia a todos.

Sin embargo, esta concepción, claramente mediterránea, se aleja bastante del modelo de servicios sociales de los países nórdicos que, con un número mayor de recursos que nosotros, pretendía cubrir las necesidades de las personas con discapacidad en el propio domicilio, cosa que, con el tiempo, ha resultado económicamente inviable y que ha promulgado la difusión de nuestros planteamientos como ejemplos de buenas prácticas alrededor del mundo.

PLAN DE ACCESIBILIDAD DE BARCELONA

En Barcelona la accesibilidad iba ganando terreno: políticos, técnicos y ciudadanos mostraban su deseo de vivir en una ciudad mejor y su voluntad de trabajar e implicarse en este quehacer.

El Decreto aprobado por la Generalitat en 1995 definía el marco legal que necesitaba el Ayuntamiento para llevar a cabo una planificación en la mejora de la accesibilidad.

Si bien, antes de la aprobación del Decreto, ya se habían llevado a cabo actuaciones relacionadas con estos temas, ahora era necesario censar, o conocer de manera fiable, lo que se había conseguido hacer accesible hasta el momento, utilizando los nuevos parámetros legales, y lo que faltaba por hacer.

Por esta razón, **el Ayuntamiento encargó al CRID, mediante un convenio de colaboración con el Institut Municipal d'Urbanisme (IMU), el diseño del Plan Municipal de Accesibilidad de Barcelona (Pla Municipal d'Accessibilitat de Barcelona)**, con el convencimiento de que estableciendo un buen sistema de gestión de la accesibilidad se invertiría con más eficacia el presupuesto, pero sobre todo, se pretendía asegurar que cada inversión en obras del Ayuntamiento incluyese la accesibilidad y, por tanto, se sumasen los esfuerzos.

Los **PRINCIPIOS** que nos guiaron para llevar a cabo el desarrollo del Plan fueron los siguientes:

- La calidad de vida de toda la población.
- La autonomía de todos los ciudadanos, independientemente de su edad, del bagaje cultural o de sus capacidades físicas, psíquicas o sensoriales.
- La accesibilidad como un elemento base en cualquier nuevo proyecto, no como un añadido o suplemento del diseño inicial.

- La participación ciudadana en el diseño de la ciudad.
- La información al ciudadano antes y durante la ejecución de la intervención.
- La correcta relación entre: persona/medio, estética/funcionalidad, tránsito rodado/peatones, diversidad/igualdad de oportunidades i consumo/sostenibilidad.

Es decir, para conseguir que Barcelona fuese una Ciudad para Todas las Personas era necesario el esfuerzo común y la buena coordinación entre los diferentes agentes implicados: ciudadanos, técnicos, políticos y empresas privadas.

El **OBJETIVO FINAL** del Plan de Accesibilidad era que **en el año 2006 la ciudad de Barcelona fuese totalmente accesible**, para lo cual era imprescindible definir claramente los resultados deseables en cada ámbito de actuación:

1. **Vía pública**: sin olvidar que en Barcelona existen calles que nunca serán accesibles por su pendiente, el resultado deseable es que en el resto de las calles las aceras sean suficientemente anchas para que se puedan cruzar dos peatones, independientemente de que caminen, vayan en silla de ruedas o lleven un cochecito de bebé (las calles estrechas deben ser de plataforma única o peatonales). Además, deben garantizar la seguridad de los usuarios, es decir, se debe tener en cuenta la colocación del mobiliario urbano, la señalización (peligros, obras, etc.), el diseño de los diferentes elementos y la relación entre peatones, el tránsito motorizado y los ciclistas.
2. **Edificios**: cualquier persona debe poder acceder y moverse por las diferentes dependencias (tanto las destinadas al público en general como las reservadas para los empleados) de una manera autónoma y obtener los servicios que se prestan.

3. **Transporte público**: todas las personas deben poder utilizar de una manera autónoma la red de transporte público, tanto por lo que se refiere al acceso y utilización de los vehículos y de las paradas o estaciones, como por lo referente a la información de horarios y recorridos. Además, estos medios de transporte deben cubrir la totalidad del territorio.

Por otro lado, aquellas personas, que por sus circunstancias, no pueden utilizar la red de transporte público, deben poder acogerse a un servicio de transporte puerta a puerta.

4. **Parques, jardines y playas**: estos espacios no estaban incluidos en el Plan de Accesibilidad al comienzo del diseño pero, debido a la importancia que tienen como espacios abiertos destinados a actividades de tiempo libre y ocio, se incorporaron posteriormente con el objetivo de que garantizaran la seguridad de todos los ciudadanos y se asegurase que todas las personas podrían utilizar sus instalaciones y realizar las diferentes actividades que ofrecen. Así, en el año 2001 se incluyó en el Plan de Accesibilidad los datos obtenidos en el estudio que el Ayuntamiento había encargado al CRID.

Para conseguir el objetivo final del Plan de Accesibilidad llevamos a cabo un estudio de los diferentes ámbitos de actuación, con la finalidad de conocer el estado real de accesibilidad y, posteriormente, poder definir las prioridades.

Así, en el ámbito de la **vía pública**, se tuvieron en cuenta los siguientes condicionantes:

- Estado de accesibilidad preexistente.
- Inversiones proporcionales entre los distritos.
- El programa de inversiones previstas con anterioridad.

- Localización de los edificios de interés a nivel de barrio (escuelas, Centros de Salud, centros cívicos, etc.).
- Localización de los edificios de interés a nivel de ciudad (hospitales, monumentos, museos, etc.).
- Zonas de influencia del transporte público adaptado.

Para los **edificios municipales**, se analizaron los datos obtenidos en el estudio que se llevó a cabo en 1994 y se tuvo en cuenta el criterio de los Distritos y de cada Área del Ayuntamiento (Educación, Deporte, Servicios Sociales, etc.) a la hora de marcar las prioridades.

En el ámbito del transporte, al no ser competencia directa del Ayuntamiento, nos informamos de las intervenciones previstas, tanto en lo referente a la adquisición de nuevo material, como a la accesibilidad del Metro y los Ferrocarriles por parte de la Generalitat.

También se recogieron los datos que hacían referencia al **número de plazas reservadas de aparcamiento** junto a los edificios públicos o a las zonas de más interés.

Por otro lado, colaboramos con la ONCE en el diseño de **un semáforo acústico** que se accionase con un mando a distancia para evitar la contaminación acústica que generarían si funcionasen permanentemente, además se realizó una encuesta a las personas con discapacidad visual para saber dónde se debían ubicar.

Una vez definidas las prioridades, se presentaron al IMDB, a las entidades de personas con disminución y a las diferentes asociaciones de vecinos para incorporar las modificaciones que creímos pertinentes.

El Plan de Accesibilidad del Ayuntamiento de Barcelona, diseñado según los resultados, fue aprobado en el Plenari del 20 de diciembre de 1996, con una propuesta de 5 fases de actuación bianuales.

Aprobada la propuesta empezó la **GESTIÓN** del Plan, que consistió en:

- Realizar los proyectos y ejecutar las obras que correspondían al presupuesto específico de accesibilidad.
- Hacer el seguimiento de todas las obras para asegurar que se cumplían los requisitos relacionados con la accesibilidad.
- Asesorar a todos los agentes de la ciudad (Parques y Jardines, Mantenimiento, Distritos, IMU, etc.) sobre diseños de nuevos elementos y su ubicación, nuevos proyectos, rehabilitaciones de edificios, etc.
- Introducir todas las mejoras y actuaciones realizadas en el Sistema Cartográfico de Accesibilidad (SCA), que es un Sistema de Información Cartográfica que recoge la evolución de la ciudad en esta temática.

Gestionar las intervenciones desde el Grupo de Trabajo para la Mejora de la Accesibilidad ha permitido adaptar los criterios a las nuevas necesidades, además, ha definido una manera de trabajar propia de Barcelona, la cual se concreta y tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- Tratamiento de los edificios catalogados de interés histórico: si bien la ley permite eximir estos edificios de hacerlos accesibles, el criterio del Ayuntamiento ha sido que cualquier edificio destinado a uso público debe ser accesible.
- Como he explicado con anterioridad, parques, jardines y playas se incluyeron posteriormente, motivado por el interés que tienen estos espacios para los ciudadanos.

- El Decreto no exigía un nivel de cumplimiento en lo referente a las barreras de comunicación, no obstante, el Grupo de Trabajo encargó la redacción de un documento, que se integró en el Plan, para que las personas con disminución auditiva o visual tuvieran garantizado el acceso a la información (fax, servicio de información telefónica, sistema de voz en los ascensores, señalización en la vía pública, etc.).
- Se incorporó el carril-bici como un paso más en la mejora de la accesibilidad sostenible de la ciudad.
- Se redactó un manual de obras en la vía pública con el objetivo de definir como informar de su presencia y de como generar itinerarios alternativos cuando se hacen obras nuevas, de mantenimiento de los servicios o de reparación de fachadas.
- El Grupo define el transporte accesible como aquel que puede ser utilizado por cualquier persona, por tanto, además de la accesibilidad de los vehículos y los andenes, se debe tener en cuenta que la distancia máxima hasta una parada o estación ha de ser de 250 metros, ya que los medios de transporte son un elemento importante para garantizar la autonomía de las personas.
- Referente a la accesibilidad de los medios de comunicación, el grupo propuso abordar el tema de las nuevas tecnologías. Por este motivo el Ayuntamiento de Barcelona tiene como principal misión garantizar que en el año 2006 puedan acceder todos los ciudadanos y ciudadanas a la web municipal, incluyendo las personas con disminución, sea cual sea su característica personal o la de sus dispositivos o programas utilizados para acceder a los contenidos de la web, programando las páginas de la web de manera que cumplan con las pautas indicadas por la Unión Europea y el grupo de trabajo WAI (Web Accessibility Initiative).

Es necesario destacar que en todo el proceso de adaptación, que se inició a mediados del 2002 con el soporte de una convenio firmado con la Organización Nacional de Ciegos de España (ONCE), se trabaja en colaboración con las personas e instituciones, que pueden hacer llegar sus sugerencias al administrador de la web tanto de aspecto de diseño y funcionamiento como de contenidos.

Actualmente, por lo que se refiere a la accesibilidad, se puede acceder a la información sobre las diversas opciones de accesibilidad de los equipamientos urbanos a las personas con discapacidad y hacer una consulta que permite concretar la dirección exacta, así como la distancia máxima de 300m. o bien de 500m. de la cual se encuentra el equipamiento, y el tipo de instalación o servicio a buscar, así como los diferentes recursos y servicios que dispone la ciudad para las personas con discapacidad.

DATOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD

Si se comparan los datos recogidos en 1996 con los que se disponen en la actualidad, se comprueba que ha habido una mejora significativa en todos los frentes aunque, para conseguir las previsiones por lo que respecta a los edificios, ha habido que dedicar más recursos a este apartado.

Así pues tenemos el siguiente cuadro de evolución:

	1996	2002	Previsión final 2003
Edificios y Equipamientos	122 edificios	354 edificios	383 edificios
Vía Pública	360 Km.	659 Km.	703 Km.
Playas	2	4	6
Líneas de autobús	16 líneas	157 líneas	170 líneas
Número de autobuses	46	947	994
Metro	12 estaciones	33 estaciones	42 estaciones
Taxi	11 unidades	42 unidades	42 unidades
Semáforos acústicos	24 cruces	284 cruces	327 cruces

Por lo tanto, se puede afirmar que Barcelona, en su conjunto de equipamientos y servicios, ha triplicado aproximadamente la realidad de accesibilidad de la que partíamos en 1996.

Esta evolución de la accesibilidad en la ciudad de Barcelona, reflejada en los datos actuales presentados en los indicadores anteriores, es posible únicamente gracias a dos factores:

- La estrecha colaboración entre los políticos, los técnicos y los ciudadanos.

- La voluntad de coordinar todos los agentes implicados y de programar las intervenciones.

De esta manera se ha conseguido que a cada Euro que se dedica específicamente a la accesibilidad, se le sumen cuatro más que provienen de los presupuestos de las nuevas obras y adquisiciones y de mantenimiento de la ciudad.

De hecho, Barcelona ha sido la primera ciudad del mundo en aplicar estos criterios de eficiencia en la accesibilidad, y ciudades como Helsinki o Estocolmo se han inspirado en ella para diseñar sus propios Planes de actuación.

Por otro lado, la visita constante de estudiosos de la accesibilidad de Europa, América y Japón ha propiciado que nuestra experiencia se haya difundido ampliamente por otros países y continentes.

Mucho hecho pero mucho por hacer

Como he comentado con anterioridad, el objetivo del Plan de Accesibilidad Municipal es que en el año 2006 Barcelona sea totalmente accesible.

Pero, aunque se espera que el Plan cumpla sus objetivos, hay ámbitos en los que todavía falta mucho por hacer.

- De algunos elementos del mobiliario urbano (cabinas de teléfono, fuentes y zonas infantiles) todavía no se hacen modelos accesibles. Además, en ocasiones quedan detalles por resolver como, por ejemplo, la reposición de una papelera en un vado o la señalización de las obras.
- Si bien a la hora de otorgar licencias de obra a los promotores privados se controla que los proyectos cumplan los criterios de accesibilidad, la imposibilidad de inspeccionar todas las obras realizadas hace que en muchos casos el resultado sea inaccesible.
- Ya no únicamente a nivel de Barcelona, sino a nivel mundial, el gran tema pendiente de la accesibilidad son los sistemas de evacuación en caso de emergencia, que todavía no integran con eficacia la evacuación de personas con discapacidad.
- Es necesario adaptar, como se ha hecho con las máquinas expendedoras del metro, la información y los servicios a las diversas lenguas que se hablan en nuestra ciudad, teniendo en cuenta la inmigración y la constante presencia de turistas.

- Al diseñar los servicios de atención y información al ciudadano, no podemos pasar por alto la infinidad de oportunidades que se derivan de las nuevas tecnologías, sin olvidar que estos servicios deben ser accesibles y cómodos de usar. Por tanto, es necesario continuar en la búsqueda de nuevas herramientas o nuevos medios para facilitar la relación entre el Ayuntamiento y el ciudadano (Internet, telefonía móvil, GPS, etc.).
- También es necesario que los ciudadanos participen más activamente en la mejora de la accesibilidad porque, si bien algunas personas con disminución colaboran con el IMDB o participan en los Consejos de Distrito o las asociaciones de vecinos, hace falta que todos los ciudadanos tomen consciencia de que el coche, la bolsa de basura, la mesa de la terraza del bar o la despreocupación en el mantenimiento de la ciudad son obstáculos que sólo se pueden evitar mejorando nuestro civismo.

Por otro lado, no podemos olvidar que, sin cambiar el objetivo, el Plan está sujeto a cambios, especialmente en lo referente a las prioridades, originados por acontecimientos sociales o iniciativas de otros agentes implicados en el desarrollo de la ciudad.

Un ejemplo de esto, es el **Fórum Internacional de las Culturas** que se celebrará en Barcelona en el año 2004.

Este acontecimiento, que pretende ser un punto de encuentro y discusión de los problemas y las oportunidades para el mundo, supone crear una infraestructura capaz de acoger a 5 millones de visitantes y que quede incorporada como una nueva zona de la ciudad.

Si bien es cierto, que este reto es semejante al que adquirió Barcelona cuando fue nombrada Sede de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos, en esta ocasión la diversidad es un factor que se debe tener muy en cuenta, ya que de no ser así el objetivo o lema del Fórum no tendría ningún sentido.

Por este motivo es imprescindible que el recinto del Fórum de las Culturas sea capaz de reflejar todo lo que hemos aprendido sobre la Accesibilidad y el Diseño para Todas las Personas en nuestra ciudad y sea un hecho perdurable sobre la calidad de los espacios urbanos.

BARCELONA: CIUDAD PARA TODAS LAS PERSONAS

Me consta que uno de los objetivos del Ayuntamiento es conseguir que Barcelona sea una Ciudad para Todas las Personas, es decir, que todos sus ciudadanos puedan desarrollarse como personas; participar en las diferentes actividades que ofrece; optar a los trabajos para los que están técnicamente preparados sin encontrar ningún obstáculo físico, social o cultural; disfrutar de los espacios de ocio de su entorno; beneficiarse de las ventajas de las nuevas tecnologías; acceder a la formación y a la información; utilizar el espacio urbano o el transporte de una manera autónoma e independiente y participar activamente en la evolución de nuestra ciudad.

El objetivo es, pues, conseguir que en la ciudad de Barcelona **cualquier persona** pueda desarrollarse íntegramente, de forma autónoma y eficiente.

La herramienta para conseguir este objetivo es el **Diseño para Todas las Personas, que se ha extendido por Europa como Design for All**, que hace referencia a la necesidad de intervenir sobre los entornos, los productos y los servicios, con la finalidad de que todas las personas, incluyendo las generaciones futuras, puedan participar en la construcción de nuestra sociedad, con igualdad de oportunidades para participar en actividades económicas, sociales, culturales, de ocio y recreativas y, además, puedan acceder, utilizar y entender las diferentes partes del entorno de una manera autónoma, independientemente de la edad, el género, las capacidades o el bagaje cultural.

Pero, para conseguir que el proyecto de Ciudad para Todas las Personas sea una realidad, es necesario que todos los implicados en el desarrollo tengan en cuenta la misma realidad: la **diversidad**, y el mismo objetivo: **igualdad de oportunidades** para todas y cada una de las personas.

Por tanto, es necesario que los **políticos** se muestren entusiastas y decididos en estos temas; que los **técnicos** reciban toda la información necesaria sobre accesibilidad y tengan claro que el objetivo real de sus proyectos es satisfacer necesidades, y que los **ciudadanos** también hayan recibido la información necesaria para mostrar una actitud crítica con su entorno y generosa con sus vecinos, porque **la Ciudad para Todas las Personas debe ser un proyecto social** que se vaya enriqueciendo con las propuestas y sugerencias de todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades, las creencias, el poder adquisitivo o el barrio en el que vivan.

Conseguir este objetivo es hacer de Barcelona una ciudad amable con sus habitantes y con sus visitantes.

Pero para conseguir una ciudad realmente para todos es imprescindible que tengamos presente cómo son los ciudadanos y qué necesitan.

¿Qué quiere decir Todos?

Al decir Todos me refiero a Todas y Cada una de las personas, es decir, por un lado hace referencia al **conjunto**: a las necesidades comunes, como seres humanos, de los que viven o visitan una ciudad. Y, por otro lado, al **individuo**: a las necesidades particulares de cada una de las personas, al derecho a la diferencia y al derecho a escoger la vida que queremos vivir y a optar a las mismas oportunidades que nuestros conciudadanos.

Pero además, al hablar de Todos debemos tener en cuenta que las personas cambian, que las necesidades cambian (tanto las individuales como las sociales), que existe un avance tecnológico y que después de nuestra generación vendrán otras.

Así, al diseñar la Ciudad para Todas las Personas debemos pensar en la diversidad, es decir, debemos tener la convicción de que cada individuo es único e irrepetible y, por tanto, aporta a la sociedad experiencias únicas e irrepetibles.

Según esto, al diseñar un producto, un servicio o un espacio debemos tener en cuenta:

- **Diversidad dimensional y funcional:** altura, peso, edad (bebés, niños, jóvenes, adultos y personas mayores), velocidad, alcance vertical, agudeza visual o auditiva, capacidad intelectual, etc.
- **Diversidad cultural:** valores, deseos, intereses, creencias...
- **Los cambios:** aparte de los cambios biológicos relacionados con la edad, existen unos cambios individuales, a veces como consecuencia de una opción personal (cambios de domicilio, embarazos, etc.) y otras veces como consecuencia de un accidente o enfermedad, que repercuten sobre nuestra relación con el entorno.

Dichos cambios pueden ser temporales (pie o brazo fracturado, pérdida del olfato producida por un resfriado, etc.) o permanentes (hemiplejía, paraplejía).

Pero además, a la hora de diseñar teniendo en cuenta la diversidad, no podemos olvidar que una persona puede tener dos, o más, de estos problemas de interacción con el entorno (un niño con el pie fracturado que visita un país de lengua diferente, embarazada ciega, inmigrante sordo, etc.).

Por otro lado, debemos pensar que los inmigrantes o la gente que nos visita (de pueblos, ciudades, autonomías o países diferentes) si encuentran los elementos necesarios para su integración dejan de ser inmigrantes o gente de fuera, es decir, un entorno amable y respetuoso con las diferencias culturales y las costumbres del nuevo ciudadano genera la amabilidad y el respeto de éste hacia la cultura y costumbres del nuevo entorno y, por tanto, le es más fácil convivir como un ciudadano más.

En resumen, el concepto de Todos incluye a todas y cada una de las personas, respetando los cambios que se producen en la vida de un individuo y las características que lo hacen diferente de los otros. Pero, además, incluye a las futuras generaciones, tanto en lo referente a la sostenibilidad como en lo referente a la manifestación de nuevas necesidades o deseos.

Nuestras necesidades: Autonomía cotidiana y trayectos vitales

La autonomía cotidiana hace referencia a las actividades que se realizan cada día, desde que nos levantamos hasta que nos vamos a dormir.

Realizar estas actividades de forma autónoma quiere decir no necesitar la ayuda de nadie para levantarnos de la cama, ducharnos, preparar y tomar el desayuno, salir de casa, ir hasta el trabajo o la escuela caminando o en un medio de transporte (público o privado), acceder al edificio en el cual se realiza la actividad, almorzar en casa o en un restaurante, volver a casa, realizar las actividades de ocio o tiempo libre que nos gustan, cenar en el lugar escogido y volver a la cama.

Para que esto sea posible es necesario que las viviendas, los productos y sus embalajes, los edificios, las calles, los servicios, los medios de comunicación y el transporte puedan ser utilizados por todas las personas, independientemente de sus capacidades o bagaje cultural.

Pero además, es imprescindible que los recorridos que unen las diferentes actividades o los diferentes espacios (los trayectos vitales) también sean accesibles.

Los trayectos vitales son los recorridos que una persona realiza a lo largo del día para llevar a cabo las actividades cotidianas: ir de casa a la tienda, al colegio, al trabajo, al médico, a un local de ocio, a un parque o a visitar a un familiar o amigo.

Según el concepto de Ciudad para Todas las Personas, cualquier persona debe poder realizar estos recorridos de forma autónoma, sin necesitar la ayuda de nadie y, además, debe poder escoger responsablemente entre hacerlo a pie, en transporte público o en transporte privado.

Si el diseño de la ciudad se ha hecho pensando en Todos, cualquier individuo podrá realizar sin problemas los trayectos vitales de su vida cotidiana, pero si uno de los elementos o componentes deja de ser accesible (un ascensor fuera de servicio, un autobús que no es de piso bajo, un coche aparcado en la acera o una obra que no cumple las normas de seguridad) el trayecto dejará de ser factible.

Así, al diseñar la Ciudad para Todas las Personas debemos tener en cuenta que todos los elementos (edificios, mobiliario urbano, paradas y estaciones del transporte, viviendas, etc.) sean accesibles, pero además, los recorridos que unen los diferentes elementos entre si también lo han de ser.

Por otro lado, para que todos podamos ser realmente autónomos es necesario que cada uno de los objetos y productos con los que nos relacionamos diariamente sean seguros y fáciles de utilizar para todos.

Debemos recordar que es a partir de tener cubierta esta necesidad básica de autonomía que las personas podemos afrontar, con garantías de éxito, nuestro crecimiento personal y la búsqueda de la felicidad.

MIRANDO AL FUTURO

Expresada la voluntad de Barcelona de ser una Ciudad para Todas las Personas y expuestas las necesidades básicas que tienen los ciudadanos, debemos preguntarnos: **Y después del Plan de Accesibilidad, ¿qué?**.

La respuesta está, evidentemente, en manos del Gobierno de la Ciudad que encauzará las líneas de actuación que crea más oportunas, pero no quiero desaprovechar la oportunidad, que el propio Ayuntamiento me ha brindado, para expresar en esta publicación lo que creo que será necesario en un futuro inmediato.

Continuar la gestión del Plan de Accesibilidad.

Si bien por su alcance, quizás, sería más exacto llamarlo Plan de Ciudad para Todas las Personas, creo que se debería mantener el actual Grupo de Trabajo para impulsar las nuevas líneas que se inicien, pero también para continuar controlando los proyectos y mejorando las intervenciones, profundizando en aspectos que todavía no están resueltos del todo, como por ejemplo la accesibilidad de los juegos infantiles de los parques o de las fuentes, así como de otros detalles que, día a día, es necesario solucionar: asegurar que las obras no suponen un inconveniente para nadie, que se continúan instalando semáforos acústicos donde se necesitan, etc.

Y, especialmente, que los recursos que el Ayuntamiento destina para mejorar la accesibilidad de la ciudad se continúen utilizando con la máxima eficacia.

Recordar, también, la necesidad de presionar a las administraciones que prestan servicios en nuestra ciudad para que adapten sus edificios con más celeridad.

Normativa

Es evidente que en la actualidad, el Decreto que establece los mínimos de accesibilidad está, en muchos aspectos, claramente sobrepasado por la práctica y que, por otro lado, presenta vacíos importantes, especialmente en los temas de comunicación.

Por tanto, creo que el Ayuntamiento debería reclamar y colaborar en su actualización y, en caso de no ser posible, establecer ordenanzas propias para garantizar que la iniciativa privada asuma los compromisos que le atañen y que, en lo referente a los servicios y espacios públicos, se exijan prácticas tan habituales en nuestra ciudad como la alineación del mobiliario urbano, la dotación de plataformas de embarque en las paradas de autobús que lo requieren o la información en diferentes formatos para que puedan acceder las personas con deficiencias visuales o auditivas.

Participación

La experiencia demuestra que los ciudadanos colaboran y se implican en la mejora de la ciudad cuando se les pide y se escogen las herramientas de participación adecuadas.

Por tanto, teniendo en cuenta que los proyectos urbanísticos que se realizan en nuestra ciudad tienen el fin de incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, es necesario que los técnicos empiecen a aprender a recoger las demandas, deseos y expectativas que tienen los vecinos del espacio concreto en el que tendrá lugar la intervención.

Esto no implica, en ningún caso, que sean los ciudadanos los que diseñen el espacio, pero sí que tengan la certeza de que sus peticiones se están atendiendo y que el técnico responsable del proyecto es suficientemente accesible y flexible como para comunicarlo y consensuarlo con los vecinos, sin que esto desvirtúe el resultado que se espera de todo proyecto que es satisfacer las necesidades reales de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Vivienda

Teniendo en cuenta el envejecimiento demográfico de nuestra población, cosa de la que, por otro lado, deberíamos alegrarnos porque significa que vivimos más y mejor. Y atendiendo a lo que escribía en páginas anteriores de este libro sobre que el 40% de la población tiene problemas al interactuar con su entorno habitual, es necesario modificar con urgencia los mínimos de habitabilidad de las viviendas para asegurar que la persona que vea disminuidas sus capacidades físicas no esté forzada a cambiar de vivienda porque al lavabo o a la cocina no puede entrar con silla de ruedas.

Por tanto, más allá de lo que exige hoy la normativa, todas las viviendas se deberían diseñar de manera que su transformación en vivienda accesible fuese posible mediante una pequeña inversión.

Debemos pensar, también, en el papel pedagógico que puede tener el Ayuntamiento de Barcelona en lo referente al estudio de nuevos modelos habitacionales. Porque teniendo en cuenta que la estructura de las familias de hoy es tan diferente a la de hace 40 años, parece imprescindible dar un paso adelante y dejar de construir apartamentos rígidos con un número determinado de dormitorios, y abrir camino hacia viviendas accesibles más flexibles en su distribución interior para, de esta manera, adaptarse a las necesidades de cada periodo de la vida y con espacios comunes favorecedores de la convivencia.

Transporte

Teniendo en cuenta que siempre habrá personas que no podrán utilizar el transporte público y que una buena parte de éstas no lo pueden hacer por causa de la edad, se debería prever que en el futuro el servicio de transporte “puerta a puerta”, que hoy pueden disfrutar las personas que tienen un Certificado de Disminución, ampliase su oferta a todas las personas que lo necesiten.

Por otro lado, teniendo en cuenta que la mayoría de las veces que utilizamos el taxi como medio de transporte es porque vamos demasiado cargados de paquetes o llevamos un cochecito de bebé, o tenemos que ir a zonas de la ciudad menos accesibles, sería interesante que los taxis dejaran de ser un vehículo pensado para el uso privado que ofrece un servicio público y que, por tanto, fuesen, como los otros transportes públicos de la ciudad, un servicio accesible.

Metropolitanización

La palabra es muy inaccesible pero su significado no debería serlo.

Lo que quiero transmitir en este apartado es que somos 4 millones de personas que vivimos en el área metropolitana de Barcelona y que nos desplazamos de un municipio a otro, incluso, sin darnos cuenta que lo estamos haciendo.

Así, al igual que en el ámbito del transporte, es necesario que los municipios que constituyen este área empiecen a compartir criterios comunes de accesibilidad y que, por tanto, el nivel de calidad urbana y de facilidad de uso del espacio público en un determinado municipio sea equiparable al del municipio vecino.

Nuevas tecnologías

Si bien antes he escrito que el Ayuntamiento está adaptando su web para que sea accesible para las personas con problemas visuales o de manipulación, también debemos tener en cuenta la infinidad de posibilidades que estas tecnologías nos ofrecen para mejorar la gestión de trámites, la comunicación e, incluso, la participación ciudadana.

Por tanto, es necesario intensificar los esfuerzos en dos sentidos complementarios:

- Por un lado, explorar las posibilidades de nuevos servicios mediante Internet, la telefonía móvil, la radio, la televisión o el GPS, entre otros.
- Y, por otro lado, promocionar el conocimiento y el uso de estas tecnologías por parte de todos los ciudadanos, porque si no corremos el riesgo de que cada vez existan más diferencias entre los ciudadanos que pueden acceder y disfrutar de los nuevos servicios y los que no sabrán o no podrán hacerlo.

Nuevas competencias

Es evidente que a lo largo de los años, las competencias y las prioridades de los gobiernos municipales han ido cambiando y, en los últimos tiempos, el Ayuntamiento, además de prestar servicios, se ha ido configurando cada vez más como un elemento de intermediación entre los intereses y deseos de los ciudadanos y lo que ofrece el sector privado.

Dicho esto, creo que el Ayuntamiento de Barcelona debe erigirse progresivamente en portavoz del ciudadano-consumidor y defender sus intereses.

Inicialmente esto lo puede llevar a cabo mediante dos líneas de actuación.

Por un lado, dando prioridad a la contratación de servicios y productos a aquellas empresas que demuestren su voluntad de hacerlos cada vez más diseñados para todos y que demuestren su responsabilidad social.

Y, por otro lado, exigiendo a las empresas ubicadas en nuestro término municipal que ofrezcan los servicios lo más accesibles posible. Por ejemplo, cajeros automáticos más fáciles de utilizar, recibos más comprensibles o información en formatos a los cuales todas las personas puedan acceder.

De esta manera, el Ayuntamiento contribuiría a esta sensibilización tan necesaria del sector privado.

Aprender y formarnos

Finalmente, creo que sería necesario y bueno para la ciudad que todos juntos nos esforzásemos en hacer que nuestra ciudad sea cada vez mejor. Para conseguirlo sería necesario establecer mecanismos de formación continuada tanto para los técnicos municipales como para los que colaboran en la construcción de la ciudad asegurando la actualización de los conocimientos sobre esta materia.

Por otro lado, teniendo en cuenta que Barcelona lidera, desde hace tiempo, esta tendencia de que las ciudades han de ser cada vez más para todos, creo que es necesario ampliar los lazos de relación con otras ciudades que nos podrán inspirar nuevas soluciones de futuro.

Teniendo en cuenta que cuando hayan finalizado las obras que contempla el Plan de Accesibilidad, Barcelona será una ciudad mucho más accesible. Garantizar la plena autonomía e igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos y ciudadanas es una tarea que va mucho más allá en la que es necesario que todos nos impliquemos con ilusión.

FRANCESC ARAGALL I CLAVÉ

(Barcelona 1960)

Es licenciado en pedagogía terapéutica por la Universidad de Barcelona. Ha desarrollado su actividad profesional en el mundo de la ergonomía, la biomecánica, la accesibilidad y el Design for All, concepto que ha difundido por Europa a través del European Institute for Design and Disability (EIDD), del cual ha sido presidente desde el año 1998 hasta el 2001.

Durante el período de construcción de las instalaciones destinadas a los Juegos Olímpicos del 92 fue responsable de la accesibilidad urbana, transporte y ayudas técnicas del Ayuntamiento de Barcelona, hasta el año 1993 en el que asumió la gerencia del Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal (CRID).

Actualmente es profesor de diversos masters y cursos de doctorado de la Universitat de Barcelona y Lisboa, redactor del European Concept of Accessibility (edición 2003) y director general de la empresa ProAsolutions, consultoría de accesibilidad y diseño para todos, con sede en Barcelona y Aarhus (Dinamarca), así como fundador y presidente de la Design for All Foundation.