

Accesibilidad Universal. Acción a 360º

Accesibilidad en vías y espacios públicos, parques y jardines

José Antonio Juncà Ubierna

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Área de Seguridad y Accesibilidad. Ministerio de Fomento.

Palabras clave: Accesibilidad, municipios, espacios públicos, parques, jardines, buenas prácticas

Resumen

La Ponencia “Accesibilidad en vías y espacios públicos, parques y jardines”, enmarcada en las Jornadas sobre Accesibilidad denominadas “Acción a 360º”, gira –poco a poco, a fin de no generar mareo- en torno a esa parte esencial de los municipios, a ese tablero en el que cada cual se desenvuelve en su día a día, ese paisaje urbano formado por calles, paseos, avenidas, con suerte bulevares, plazas, rotondas, jardines y parques, mobiliario y equipamiento urbano, señalización informativa, marquesinas de autobuses, estaciones de metro o tranvía, aceras y calzadas, arbolado, fachadas de edificios y monumentos, y los accesos a los mismos –en suma- el tejido urbano, que puede ser el de la gran ciudad, el de la ciudad intermedia o el del pueblo o la aldea. Y, en ese mosaico, diferente de ciudad en ciudad, que depende del clima, de la topografía, de la lengua y la cultura, de la latitud, del río que surca –o no- la ciudad, las personas y su diversidad, sus quehaceres, sus idas y venidas, sus viviendas y trabajos, su ocio, su cultura; en definitiva, sus vidas. En este contexto se aborda la accesibilidad en la ciudad, en su más amplia acepción, en sus actividades, barrios, zonas diversas; la accesibilidad en una aproximación que va del diseño global, de las directrices, hasta el detalle de los elementos urbanos. Y se plantean posibles líneas de trabajo así como los instrumentos de medida, a fin de cuantificar eso que llamamos accesibilidad, y que a menudo se nos escapa como agua entre los dedos.

Estructura de la Ponencia

Esta presentación se organiza en torno a cuatro ejes, a su vez, vinculados entre sí, y que forman el hilo argumental del relato: El binomio accesibilidad y municipios, que constituye el punto de partida de un recorrido que es más una reflexión que un catálogo de soluciones técnicas; en segundo lugar se abordarán, de forma concisa, los fundamentos de la accesibilidad al municipio, a modo de criterios clave, ideas fuerza o directrices a tener en cuenta al plantearnos esta cuestión; en tercer lugar, es obligado referirse a los elementos de accesibilidad, a cuyo fin nos asomaremos a un “panel” de elementos a modo de tablero en el que tener a la vista las diferentes soluciones técnicas que den respuesta a cada una de las situaciones que dan forma a las vías y a los espacios públicos, a los parques y a los jardines; el cuarto pivote de la exposición se centrará en la metodología y aplicaciones,

1. Accesibilidad y Municipios

Así como cada persona es un mundo, una isla que diría Saramago, cada Municipio es diferente a todos los demás; en Las Ciudades Invisibles, Ítalo Calvino nos va describiendo las ciudades que en sus largos viajes cree divisar, adentrándose en los misterios de cada una de ellas, reflejadas en los espejos del agua o del cielo, o en los ojos de sus moradores; plantear la accesibilidad en el municipio ha de partir de conocer aquel lugar, sus características primordiales, dado que cada una de ellas condicionará el modo en el que aplicar los enfoques en accesibilidad, que irán de la mano del resto de las políticas municipales de hacer ciudad.

Características de los Municipios

Así, entre los rasgos propios a tener en cuenta de los municipios, pueden destacarse los siguientes:

1. Situación geográfica (posibles singularidades)

- Insularidad
- Comarcas de alta montaña

2. Ubicación y organización en el territorio

- Costa o interior
- Distante de otros municipios
- Municipios próximos entre sí

3. Topografía

- Emplazamiento con fuertes pendientes, al menos en parte del municipio
- Pendientes suaves

4. Carácter del municipio

- Casco Histórico o Antiguo relevante
- Ciudad de Congresos y exposiciones
- Municipio de especial atractivo turístico
- Ciudad dormitorio
- Municipio de marcado carácter industrial

5. Población (peculiaridades: censo estable; población en época estival o periodo vacacional)

- Número de habitantes: municipios grandes, medianos o pequeños
- Grado de envejecimiento de la población
- Censo de personas con distintas capacidades

6. Climatología

- Temperaturas medias y extremas (posibles heladas invernales)
- Régimen de precipitaciones (lluvia, nieve)
- Vientos, soleamiento

7. Ordenación territorial y planeamiento urbano

- Plan de ordenación territorial
- Posible Mancomunidad de Municipios
- Plan General de Ordenación Urbana, Planes Especiales

8. Identidad cultural

- Fiestas del Municipio (civiles, religiosas, populares)
- Diversidad de lenguas (cooficialidad lingüística)
- Patrimonio cultural (mueble e inmueble; Ciudad Patrimonio de la Humanidad; Parque Natural o Nacional; etc.)

Sin lugar a dudas, podrían desgranarse muchos otros rasgos propios de cada municipio, pero basten estas ocho categorías para poner de relieve la diversidad del municipio, que se nutre de un buen número de variables, con mayor o menor rigidez en el espacio y en el tiempo; cuestiones como la estabilidad institucional o política, el impacto mayor o menor debido a la burbuja inmobiliaria, la influencia de la crisis derivada por ejemplo en el sector de la construcción (por tratarse de un municipio con fabricación de puertas, pongamos por caso), los fenómenos de carácter migratorio (tanto por la afluencia de población inmigrante como, en sentido inverso, por emigración de población joven, provocando un envejecimiento brusco de la población residente); en suma, factores diversos y concatenados, que dan lugar a una situación en la que el municipio puede disponer de unos estrechos márgenes de actuación, debido básicamente a falta de recursos económicos, lo que se traduce en dificultades para atender las necesidades sociales, el mantenimiento de las vías y los espacios públicos así como el resto de servicios municipales.

La accesibilidad en los municipios está –por tanto- vinculada a las características, y a las circunstancias- del mismo, por lo que un planteamiento de la cuestión en abstracto carece del más mínimo rigor. He aquí que la demagogia es uno de los peores enemigos de los progresos en accesibilidad, mientras que el posibilismo, o mejor –el pragmatismo- deviene un aliado potente en situaciones difíciles como las que venimos arrastrando.

Premisas en materia de accesibilidad

Con todo, cabe identificar las siguientes premisas en relación con la accesibilidad a los municipios:

1. Existen una serie de *principios básicos* o Ideas Fuerza en materia de Accesibilidad Universal que son de aplicación con carácter general sea cual sea el municipio
2. Sin embargo, las *soluciones técnicas* más idóneas a aplicar en materia de Accesibilidad Universal dependerán de las características del municipio
3. Dentro de un mismo municipio convendrá *normalizar* al máximo las soluciones técnicas a aplicar

Estrategia municipal en accesibilidad

La accesibilidad es un factor de calidad y, al tiempo, un servicio indispensable para la comunidad; además, no admite retrocesos; los logros en accesibilidad no pueden ser abortados; sin duda, estos años han supuesto un frenazo en seco de importantes iniciativas en la materia y han recortado notablemente tanto las inversiones en accesibilidad como en otros sectores de actividad municipal. Se trataría de recobrar impulso y, sobre todo, de aprender qué tipo de medidas e iniciativas son las más útiles para progresar en la accesibilidad de los municipios. Este es el reto actual: qué es lo mejor que se puede hacer, con un enfoque eficiente y procurando unos objetivos realistas y que atiendan a las prioridades de la ciudadanía. En suma, se trataría de plantearse una **Estrategia municipal en accesibilidad**.

La Estrategia no será común al conjunto de municipios, como ya ha sido expuesto, pero sí tendrá una serie de puntos comunes, un esquema metodológico y de trabajo común a todos ellos, de ahí que este tipo de políticas puedan tener en organizaciones como la FEMP verdaderos motores de dinamización, que generen sinergias y – sobre todo- sean de ayuda para los pequeños municipios, que por regla general son los grandes olvidados en este tipo de iniciativas.

Cabe también destacar la importancia de la coordinación entre las diferentes áreas de gobierno municipales cara a garantizar tanto la eficacia de las actuaciones como a evitar redundancias o incluso medidas que pudieran contrarrestarse las unas a las otras. No ha de olvidarse que la accesibilidad tiene un carácter transversal, por lo que una acción integral en la materia requiere del concurso de prácticamente todas las áreas de gobierno municipales.

2. Fundamentos

Accesibilidad y diversidad humana

La Accesibilidad Universal consistiría en planear, proyectar, construir y rehabilitar el entorno en sus diversos ámbitos teniendo en cuenta y considerando la **envolvente** de requerimientos y necesidades (funcionales, antropométricas, dimensionales, conductuales y cognitivas) de cualquier persona, con independencia de su edad, capacidades o enfermedad).

La cadena de la Accesibilidad Universal

Resolver adecuadamente la problemática de la Accesibilidad equivale a garantizar la cadena de la accesibilidad, es decir, a dar respuesta a cada uno de los eslabones o acciones de que consta la cadena o secuencia de acontecimientos que jalonan cualquier actividad.

Accesibilidad con seguridad

Un entorno **más** accesible es un entorno **más** seguro. Por el contrario, un entorno **menos** accesible será un entorno **menos** seguro.

El marco jurídico: Propuesta de cambio de paradigma

Pasar de la actitud del “¿Con esto cumplo?” a adoptar lo establecido por las normas jurídicas como “un listón de mínimos”. Hay 4 formas posibles de no derribar el listón del “salto de altura de la accesibilidad”:

1. Ignorarla, lo que equivale a ni siquiera intentar el salto
2. Buscar un modo de “saltar por debajo” (aplicando el dicho “Quien hizo la ley, hizo la trampa”)
3. Saltándolo, pero por los pelos, de modo que el listón se balancea pero sin caer (a esta forma es a la que se suele remitir el “Con esto cumplo?”)
4. Saltándolo, pero con holgura, de forma sobrada; esta es la fórmula que aquí se propone

Parámetros de Accesibilidad para el diseño, construcción y gestión del medio urbano

La Accesibilidad Universal en general, y en el medio urbano, en particular, es un área de conocimiento que se nutre de diversas disciplinas, lo que hace que el tema sea –a la vez– apasionante y complejo: Se trata de un área de carácter multidisciplinar

La Accesibilidad Universal **NO** es un **Prontuario**, **NO** es un **Recetario** a aplicar de forma automática y rutinaria; la Accesibilidad Universal no es un tema de autómatas

Cada especificación técnica, cada medida o conjunto de medidas responde a la resolución de un requerimiento personal

Sólo podrán obtenerse resultados satisfactorios en Accesibilidad Universal si quiénes la aplican **conocen el por qué** de cada medida

Aquí no se trata de recitar de memoria la lista de los reyes godos, sino de **analizar la casuística de cada caso** y aplicar la **solución más idónea** en función de una serie de **criterios**, tanto de seguridad de uso como de idoneidad funcional, conservación y mantenimiento, así como de garantía en la utilización de dicho entorno en condiciones de seguridad y autonomía personal.

Ejemplo: Ámbito de paso puntual

Para una persona usuaria de silla de ruedas	80 cm.
Para una persona que se desplaza con dos muletas	93 cm.
Para una persona con discapacidad visual con perro de asistencia	110 cm.

Ejemplo: El círculo (o cilindro) necesario para efectuar un giro de 360º en silla de ruedas

Silla de ruedas manual, nivel accesible	150 cm.
Silla de ruedas manual, nivel practicable	120 cm.
Silla de ruedas manual, nivel confort (Grosbois)	170 cm.
Silla de ruedas motorizada (CA del País Vasco)	180 cm.
Silla de ruedas motorizada (Grosbois)	220 cm.

Instrumentos de medida

Repasemos los instrumentos de medida que necesitamos llevar en nuestra mochila de la accesibilidad, la “caja de herramientas” de la accesibilidad:

- Lo primero, la mochila
- Y dentro de ella:
 - La cinta métrica o flexómetro
 - El clinómetro o inclinómetro
 - El luxómetro

- El dinamómetro
- El cronómetro
- El péndulo de fricción (la muestra de pavimento a ensayar)
- El SC

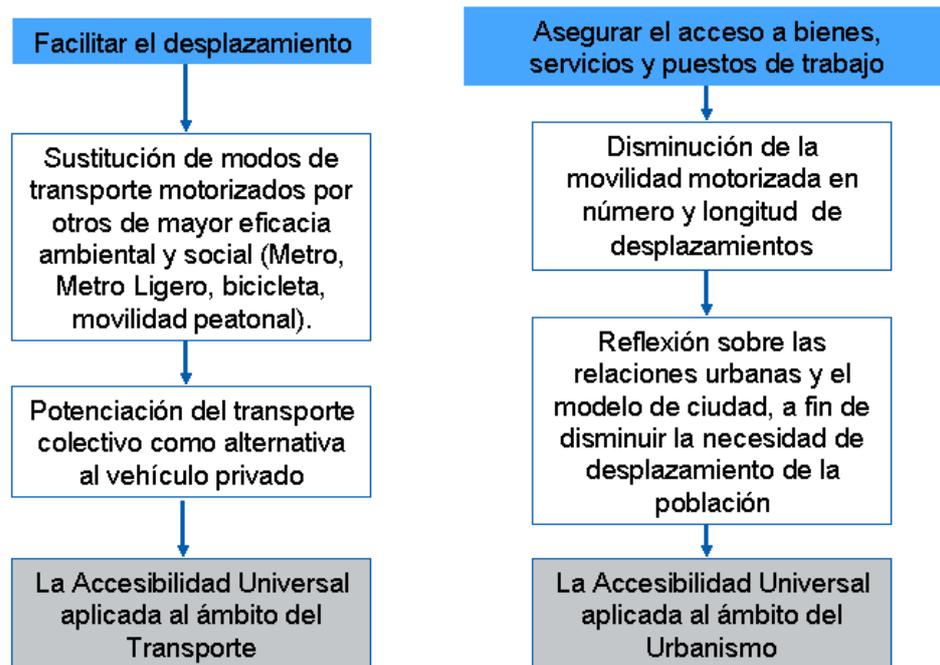
Urbanismo accesible: recomendaciones y pautas de diseño generales

- Proporcionar más espacio peatonal
- No estrangular tráfico rodado ni posibilidades de estacionamiento
- Crear áreas estanciales para los peatones
- Sistematizar la tipología de cruces de calles
- Racionalizar y ordenar la ubicación del mobiliario urbano
- Proporcionar espacio para descansar, conversar, contemplar, pensar y respirar
- Evitar itinerarios que causen fatiga, de fuertes y prolongadas pendientes
- Impregnar el tejido urbano de itinerarios y zonas accesibles que vayan formando una malla cada vez más tupida
- Diseño accesible de pasos peatonales dependiendo de las características de la vía pública y del flujo peatonal y de vehículos

Movilidad sostenible

MOVILIDAD SOSTENIBLE

2



Esquema que refleja la movilidad sostenible y accesible (Fuente: Manual por un entorno accesible". Real Patronato sobre Accesibilidad. Autor: J.A. Juncá)

3. Elementos

Elementos urbanos. Panel.

ELEMENTOS URBANOS. PANEL. Itinerarios 3				
Tipología de vías	Elementos urbanos	Elementos comunes de urbanización	Mobiliario urbano	Itinerario vertical
Vías de uso mixto	Aceras	Bolardos	Fuentes	Escaleras
Vías compartidas	Suelos y pavimentos	Protección de alcorques	Bancos	Rampas
Vías peatonales	Bordillos	Tapas de registro, rejillas de ventilación y sumideros de calzada	Apoyos isquiáticos	Ascensores
Paseos y bulevares	Vados y pasos peatonales		Papeleras y buzones	Aseos públicos
Glorietas y plazas	Vados para vehículos		Teléfonos	Seguridad en obras
	Aparcamientos reservados		Marquesinas	Iluminación
	Carriles bici		Templetes	Señalización
			Maceteros	
			Parques infantiles	

Esquema indicando los factores y elementos constituyentes del diseño de la vía pública (Fuente: J.A. Juncá)

En este Panel se han querido reflejar los principales factores y elementos que forman parte del diseño de las vías públicas: Partiendo de los itinerarios, los tipos de vías, los elementos urbanos tales como aceras, suelos y pavimentos –grandes protagonistas de una acertada, o no, accesibilidad- los bordillos, pasos de peatones, vados para vehículos, las plazas de aparcamiento reservadas y los carriles bici, cuyo diseño ha de estar en sintonía con la seguridad vial; los elementos comunes de urbanización; el mobiliario urbano, como gran aporte a las vías públicas, aporte que no es un lifting; la forma de resolver –además de los recorridos horizontales- los itinerarios verticales, sea por medio de escaleras, rampas o ascensores. En fin, los aseos públicos, la señalización e iluminación, así como la protección y señalización de obras en la vía pública.

Se trata de las piezas de un puzzle apasionante pero complejo y, en cada pieza, la presencia de la accesibilidad no es accesoria sino sustantiva, de modo que –en ocasiones- puede condicionar el diseño de conjunto. El mayor enemigo de la accesibilidad, también en la vías y espacios públicos, es el de no abordar la cuestión desde las fases iniciales de planeamiento y, posteriormente, de proyecto, “dejándolo para más adelante”, lo que implica –a menudo- aplicar malas soluciones, más costosas, llegándose incluso a situaciones en las que no es posible incorporar los criterios de accesibilidad desde un enfoque razonable de la cuestión.

Los suelos y pavimentos

He aquí uno de los elementos clave para el logro, o no, de unas adecuadas condiciones de accesibilidad. Un caso paradigmático al respecto lo tenemos en la Plaza de Alonso Martínez, en su prolongación por Santa Bárbara, en donde la variedad y diversidad de suelos genera, no sólo confusión, sino serios problemas de conservación y mantenimiento.



SUELOS Y PAVIMENTOS

3

Continuo, compacto, sin cejas ni resaltes, y antideslizante en seco y en mojado

Juntas enrasadas, sin cejas, desniveles ni resaltes

Contraste cromático

Pavimento de acanaladuras longitudinales

Encaminamiento o cambio de dirección

Pavimento de botones

Peligro delimitación de pasos de peatones

Pavimento rugoso irregular

Cercanía a mobiliario urbano



Fotografía mostrando detalle pavimento, en otoño. Esquema características suelos y pavimentos (Fuente: Manual de Accesibilidad para técnicos municipales. Autor: J.A. Juncá)

Se toma como referencia el **SUA 1. Seguridad frente al riesgo de caídas. Resbaladidad de los suelos**

1- Con el fin de limitar el riesgo de resbalamiento, los suelos de los edificios o zonas de uso Residencial Público, Sanitario, Docente, Comercial, Administrativo y Pública Concurrencia, excluidas las zonas de ocupación nula definidas en el anejo SI A del DB SI, tendrán una clase adecuada conforme al punto 3 de este apartado.

2- Los suelos se clasifican, en función de su valor de resistencia al deslizamiento R_d , de acuerdo con lo establecido en la tabla 1.1:

El valor de resistencia al deslizamiento R_d se determina mediante el ensayo del péndulo descrito en el Anexo A de la norma UNE-ENV 12633:2003 empleando la escala C en probetas sin desgaste acelerado. La muestra seleccionada será representativa de las condiciones más desfavorables de resbaladidad.

3- La tabla 1.2 indica la clase que deben tener los suelos, como mínimo, en función de su localización. Dicha clase se mantendrá durante la vida útil del pavimento.

Tabla 1.2 Clase exigible a los suelos en función de su localización

Localización y características del suelo	Clase
Zonas interiores secas	
- superficies con pendiente menor que el 6%	1
- superficies con pendiente igual o mayor que el 6% y escaleras	2
Zonas interiores húmedas, tales como las entradas a los edificios desde el espacio exterior ⁽¹⁾ , terrazas cubiertas, vestuarios, baños, aseos, cocinas, etc.	
- superficies con pendiente menor que el 6%	2
- superficies con pendiente igual o mayor que el 6% y escaleras	3
Zonas exteriores. Piscinas ⁽²⁾ . Duchas.	3

⁽¹⁾ Excepto cuando se trate de accesos directos a zonas de *uso restringido*.

⁽²⁾ En zonas previstas para usuarios descalzos y en el fondo de los vasos, en las zonas en las que la profundidad no exceda de 1,50 m.

Se hace referencia a la sección **SUA 9. Accesibilidad**

2. Condiciones y características de la información y señalización para la accesibilidad

2.2 Características

4. Las bandas señalizadoras visuales y táctiles serán de color contrastado con el pavimento, **con relieve de altura 3±1 mm en interiores y 5±1 mm en exteriores**. Las exigidas en el apartado 4.2.3 de la Sección SUA 1 para señalar el arranque de escaleras, tendrán 80 cm de longitud en el sentido de la marcha, anchura la del itinerario y acanaladuras perpendiculares al eje de la escalera. Las exigidas para señalar el itinerario accesible hasta un punto de llamada accesible o hasta un punto de atención accesible, serán de acanaladura paralela a la dirección de la marcha y de anchura 40 cm.

Puede apreciarse que ya pasó a la Historia aquella expresión, acuñada por la normativa específica en materia de accesibilidad, que se refería a que los “suelos y pavimentos serán duros y antideslizantes en seco y en mojado”. Lo que regula el CTE DB SUA, en su Sección 1, y que ha sido recordado más arriba, aporta un enfoque riguroso y cuantitativo de la cuestión a partir de la definición del concepto Grado de resbaladidad.



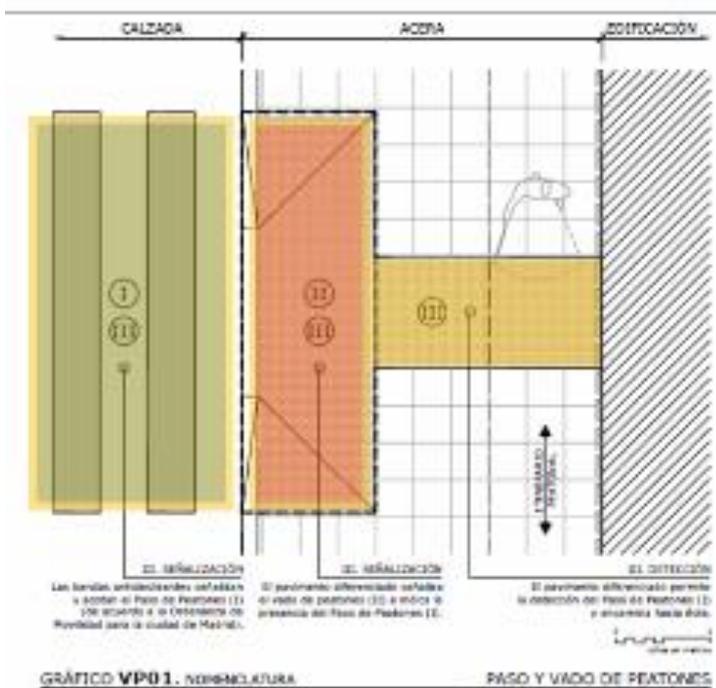
Fotografía. Intercambiador de Moncloa. Franjas-guía de encaminamiento. (Autor: J.A. Juncá)

Como se subrayó en relación con las Ideas Fuerza en accesibilidad, las cosas pueden hacerse bien o menos bien; en accesibilidad no caben medias tintas: carece de sentido tratar de resolver la accesibilidad de las vías públicas aplicando soluciones incompletas o mediocres, que no sólo atentan al buen diseño sino que crean barreras para todos, tengan o no alguna discapacidad.

Un caso muy obvio es el de la evacuación de las aguas de escorrentía, pero puede valer como ejemplo de un buen hacer (o no tan bueno): como es conocido, llueve de arriba abajo, por lo que las aguas tienden a acumularse a ras de suelo; un eficaz diseño de pendientes longitudinales y transversales de aceras, calzadas, cruces de calles, una adecuada disposición de la rígola, imbornales, enrase de cotas entre aceras y calzadas, bordillos sin apenas pendientes, cuestiones todas ellas sin aparente complejidad técnica; y, sin embargo, ahí tenemos los resultados, que son el denominador común de muchas de nuestras ciudades: vados peatonales encharcados, que a todos dificultan el tránsito e incentivan la venta de botas de agua. Un buen diseño, y una buena ejecución de las obras es clave. Porque, además de lo anterior, es un hecho constatable que “el oficio de soldador es de-soldador”, basta con desplazarse por aceras de reciente renovación, émulas de los cañaverales.

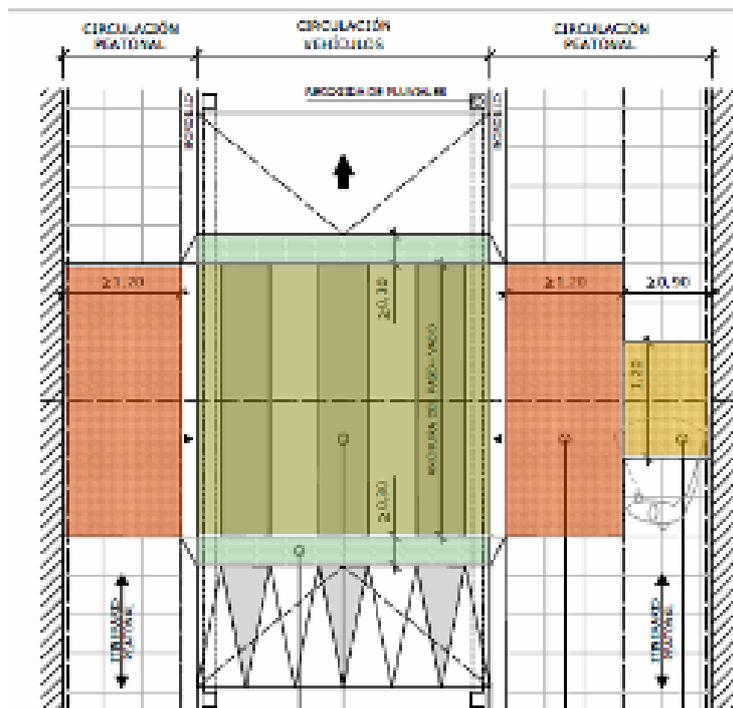


Hay charcos en los que es preferible no meterse, si bien, no siempre es fácil (Foto: J.A. Juncà)



Detalle de paso y vado de peatones. Partes de que consta (Fuente: Manual de Accesibilidad de Vías Públicas. Ayuntamiento de Madrid. Autoría: SOCYTEC, SL)

La

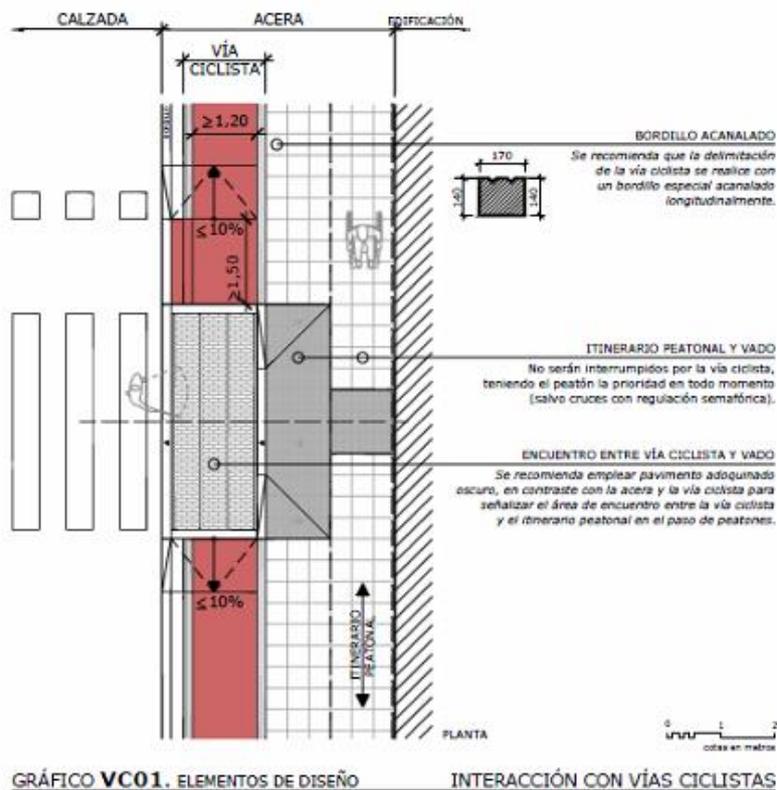


Detalle de paso de peatones mediante sobreelevación de calzada (Fuente: Manual de Accesibilidad de Vías Públicas. Ayuntamiento de Madrid. Autoría: SOCYTEC, SL)

La regulación, las buenas prácticas y las Guías y Manuales son herramientas útiles al servicio de los técnicos municipales para enfocar adecuadamente la resolución de la problemática que nos brinda el hacer ciudad en el quehacer cotidiano. En los gráficos adjuntos, tomados de un Manual elaborado por Vías y Obras del Ayuntamiento de Madrid, se muestran ejemplos de soluciones técnicas basadas en la regulación vigente, pero que resultan explicativos y que ofrecen una diversidad de opciones, diversidad de la que a menudo adolece la norma, en la que siempre las calles responden a “cruces ortogonales”.



Vista desde el teleférico del Paseo que lleva a la Expo del Agua desde la Estación de Delicias en Zaragoza. Nótese la organización del espacio urbano, la resolución de los diferentes elementos en presencia: aceras, calzada, pasos de peatones, carriles bici; incluso apelando a una solución aérea poco convencional. (Foto: J.A. Juncà)



Detalle de interacción entre paso de peatones y vía ciclista (Fuente: Manual de Accesibilidad de Vías Públicas. Ayuntamiento de Madrid. Autoría: SOCYTEC, SL)

Los PMUS, Planes de Movilidad Urbana Sostenible, deberían redactarse teniendo en cuenta las directrices, criterios y especificaciones técnicas en materia de accesibilidad, dado que esta disciplina es una parte sustantiva de la movilidad urbana; de otro modo, se estaría desperdiciando una oportunidad excelente de incardinar temas convergentes en las ciudades del futuro, un futuro que ya es presente. De ahí que, reflexionando en el otro sentido, sea menester atender desde el campo de la accesibilidad el diseño apropiado de las vías ciclistas en el tejido urbano, a fin de evitar fricciones con el resto de usuarios de los espacios urbanos. Tan sólo desde esta visión global pero atenta a los detalles podrá resolverse de forma adecuadamente lo que los franceses denominan *"partager l'espace public"*, compartir el espacio urbano.

Parques y jardines

La temática de la accesibilidad en parques y jardines requeriría, por sí sola, dedicarle no sólo una Ponencia sino unas Jornadas de mucha carga horaria. Baste aquí apuntar alguna reflexión, remitiéndonos en todo caso a la publicación, ya editada y pendiente de presentación institucional, *"Ideas fuerza en accesibilidad universal. Parques, jardines y zonas verdes"* (autor: J.A. Juncà. Edita: AEPAJP, Asociación Española de Parques y Jardines Públicos; Fundación ONCE; y Sociedad y Técnica, SOCYTEC, SL).

Como dice José Carlos Sanz, *"la esencia del parque se nutre con el paso del tiempo"*, al igual que sucede con la existencia de los seres humanos. Por otra parte, la sombra es el rasgo por excelencia de la accesibilidad de un parque; ese claroscuro del que habla Tanizaki unido al frescor y al rumor del curso de agua, que ya era uno de los recursos del jardín andalusí. La amalgama de sensaciones, adentrarse en los aromas y en el *"secreto mundo de las plantas"* al que cantó el gran Stevie Wonder, en el eco de las pisadas como reflejos tomados de *"El tercer hombre"*, dan al parque ese carácter de búsqueda de la introspección del ser humano que, al transitar por sus sendas, y detenerse, se asoma al interior de su propio ser.

Los lugares naturales sólo serán jardines cuando sean moldeados por nuestras acciones y los vinculemos con nuestros sueños.

En los municipios, los jardines, los parques no sólo representan el pulmón natural sino un vínculo con la naturaleza, con las plantas, con el sosiego del ser humano. De ahí que procurar la accesibilidad de estos espacios deviene en prioridad de higiene para lograr ciudades más saludables en su atmósfera y en su alma.

La accesibilidad de los parques y jardines ha de tener en cuenta la accesibilidad de su web, de su plano, de la información y señalización, de las partes de que consta, de los accesos al recinto, de sus paseos, recorridos y sendas, de sus plantaciones y zonas verdes, de los suelos, pavimentos y sus drenajes, del agua, el riego y la iluminación, del mobiliario urbano, los juegos infantiles, los ejercicios biosaludables, los servicios higiénicos, así como la conservación y el mantenimiento.

Como se desprende de lo anterior, retornamos al concepto de la cadena de la accesibilidad, esta vez, en el parque, en el jardín, una cadena con tierra y flores, con aves, con rumores de las ramas de los árboles mecidas por el viento.



Luisenpark, Mannheim. Recorrido a realizar con los pies desnudos y las manos. Secuencia de texturas. (Foto: J.A. Juncà)

4. Metodología y aplicaciones

En este punto final, se esbozan líneas metodológicas de trabajo a se muestran –en escorzo- algunas aplicaciones que pudieran ser consideradas como buenas prácticas.

De lo que se trata es de aplicar una metodología de trabajo apropiada, sistemática, eficaz y rigurosa. A tal fin, pueden utilizarse herramientas de trabajo como las siguientes:

- Manuales y guías de accesibilidad
- Informes y listados de comprobación
- Planos de diagnóstico y propuestas
- Colección de pictogramas relativos a barreras y soluciones técnicas
- Soluciones tipo y específicas

– Cuadro resumen de actuaciones

Aquí es pertinente hacer mención al Manual de Accesibilidad para Técnicos Municipales, editado y promovido por la Fundación ONCE y la Fundación ACS, realizado por SOCYTEC SL bajo la Dirección técnica de quien suscribe esta Ponencia. Esta obra puede descargarse de forma gratuita de la web de Fundación ONCE.

Las líneas metodológicas no son una sino, como el título sugerente de estas Jornadas, una esfera a 360º, pues son función del tipo de trabajo, del alcance del mismo, de sus objetivos, del ámbito a analizar, entre otras variables.

Así, no es lo mismo abordar un Informe técnico en accesibilidad, que la Auditoría en Accesibilidad del Proyecto de un Parque, que la rehabilitación de un Casco Histórico, que implantar un Programa de señalización wayfinding, por sólo citar casos en los que ha intervenido este Ponente.

Como siempre, un ejemplo de buena práctica lo encontramos en la hermosa ciudad de Burdeos, pero hay casos espléndidos en otros lugares –incluso en nuestra España- como en Ávila, famosa por la accesibilidad de un tramo de sus murallas, o Vitoria por su continuado trabajo en el Casco Antiguo, o Basauri con sus ascensores en vía pública, o Pamplona (pese al adoquinado de la Plaza del Baluarte), o Las Palmas de Gran Canaria, con un trabajo esmeradísimo, o Alcobendas, con la calidad en sus actuaciones, con obras como el barrio de la Zaporra, o Pozorrubielos de la Mancha, con sus doscientos habitantes. Y me van a permitir que no cite los 8000 municipios españoles puesto que, en mayor o en menor medida, la accesibilidad va ganando presencia en cada uno de ellos y son Ustedes, los técnicos municipales los responsables de que eso sea así.



Burdeos. Maqueta perceptible de modo visual y táctil, junto a la plaza de la Catedral y el Ayuntamiento. El Casco Histórico de esta ciudad capital de Aquitania está jalonada de maquetas de estas características (Foto: J.A. Juncà)