

# alimara

Revista de Treball Social  
Època 5 / número 54 / Juny 2010



Consell de  
Mallorca



**Núm 54**

Època 5. Juny 2010

Edita: Institut d'Afers Socials  
Consell de Mallorca

Coordinació i redacció:  
Servei de planificació i documentació.  
General Riera, 67  
07010 Palma

Els articles d'aquesta revista expressen únicament l'opinió  
dels seus autors.

## **Reflexions al voltant de l'Accessibilitat Universal des de l'experiència, el pragmatisme i el pas del temps**

**José Antonio Juncà Urbiena**

Dr. Enginyer de Camins.

Director General de Sociedad y Tecnología, SOCYTEC, SL

*Caminante no hay camino, se hace camino al andar.  
Al andar se hace camino, y al volver la vista atrás  
se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar.  
Caminante, son tus huellas el camino y nada más*

**Antonio Machado**

### **El pas del temps**

El pas del temps acompanya la nostra existència i modela els esdeveniments de les nostres vides en el paisatge del nostre transcórrer; paisatges de la infantesa i de la joventut; de l'edat madura i de la vellesa; paisatges quotidians o dels nostres viatges. La casa, el barri, la nostra ciutat, la nostra illa, muntanyes i valls, i en cada moment un record, tal vegada una il·lusió o un desengany. Seguir vivint i, per què no, seguir somniant.

La suma de cada detall petit, en aquests moments de ventura, és allò que va semblant la teranyina de l'existència i una de les manifestacions més humanes és fer realitat els nostres desigs, les nostres il·lusions.

En aquest escenari, en aquests paisatges de la vida és on es llauen els



encontres i els desencontres; és on ens realitzem com a persones en la nostra llar, a l'escola, jugant amb els nostres amics en el parc, formant-nos laboral i personalment, viatjant, recorrent llocs diversos. El dia a dia en el nostre lloc de feina, anant al cinema o al teatre, a un concert, a sopar a un restaurant, a fer esport, a acompanyar els nostres éssers estimats en el moment del seu adéu, són situacions de cada una de les nostres vides, no són seqüències d'una pel·lícula de ciència ficció: són estampes del nostre passat i del nostre present; són realitats, són fets.

José Chamizo de la Rubia, Defensor del Poble Andalús, deia fa unes setmanes en un fòrum sobre accessibilitat amb qui coincidirem a Sevilla, i ho deia amb veu ferma i amb un punt de desengany, que s'ha de complir la llei; que la LISMI, Llei d'Integració Social dels Minusvàlids, va ser aprovada per unanimitat de totes les forces polítiques l'abril de l'any 1982 i en el seu Títol IX ja s'establien mesures d'eliminació de barreres i d'accessibilitat, i també els terminis per dur-les a terme. Tot seguit, el Defensor es referia al darrer Decret aprovat a Andalusia en matèria d'accessibilitat, que és del 2009 i en el que s'estableixen terminis de fins a 10 anys per adequar l'entorn a les necessitats de les persones amb discapacitat. Així doncs, des del 1982 fins al 2010 hi van 37 anys. En una paraula, que una conclusió de tot plegat és que caldrà tenir bona salut i llarga vida per veure complir el nostre somnis d'un món sense barreres.

## De què estem parlant

Parlem l'Accessibilitat, d'Accessibilitat Universal, de Disseny per a Tots, de projectar per a la diversitat humana; parlem de projectar i construir sense excloure, de forma normalitzada. D'això, i de res més, és del que volem parlar en aquestes reflexions. I és que es dona la circumstància que, en ocasions, en parlar d'accessibilitat moltes persones no saben en què consisteix o l'apliquen a temes de mobilitat, o de trànsit.



L'Accessibilitat Universal i el Disseny per a Tots és una àrea clau del coneixement que cal atendre, conèixer i aplicar amb rigor i precisió. I és conseqüència no sols de l'existència d'un marc jurídic regulador d'obligat compliment (i que estableix uns terminis, com s'ha esmentat), sinó que també obeeix a raons de bon disseny, que implica atendre la satisfacció dels requeriments de les persones en la

seva diversitat.

L'Accessibilitat Universal –en endavant AU- és una disciplina que porta dècades sobre la taula dels professionals de l'arquitectura i de l'enginyeria però que, malgrat això, no ha gaudit de cap atenció de part d'aquests professionals, almenys de manera generalitzada. Coneguda abans per "barreres arquitectòniques", del que es tractava era d'eliminar-les o suprimir-les, per la qual cosa el seu enunciat en negatiu fou un dels trets que la qüestió ha anat arrossegant, vista gairebé sempre com una "imposició" de part de determinats col·lectius de ciutadans i que s'havia d'atendre sense que afectés l'estètica de l'edifici, procurant aplicar-la des d'un enfocament de mínims, seguint la simptomàtica qüestió –latent sempre en multitud de professionals- de "*amb això, compleixo?*".



Heus ací que trobant-nos al final de la primera dècada del segle XXI, després de dècades de maduració -gairebé podria dir-se de maceració-, la qüestió de l'AU s'aborda de forma molt distinta. L'accessibilitat deixar de ser "projectar per a minusvàlids" per esdevenir "disseny per a tots"; ara es concep l'entorn atenent la diversitat humana o,

almenys, aquesta és la idea que es proclama encara que no sempre s'aconsegueixi.

### **Per què no s'aplica de forma sistemàtica i rigorosa l'Accessibilitat Universal?**

Vet ací un paradigma ben establert: dissenyar sense excloure, projectar des de la normalització però que, això no obstant, no s'aconsegueix reflectir en el treball quotidià dels qui s'ocupen de planificar, projectar i construir l'entorn. La qüestió a respondre seria: per què no s'apliquen de forma sistemàtica i correcta els criteris i especificacions en matèria d'AU? La resposta no és senzilla donat que són diverses les raons que es podrien esgrimir. Una de les principals seria la deguda a l'existència d'enormes mancances en formació en aquesta matèria. No basta dictar normes; s'han de formar els professionals, els encarregats de les obres, els oficials de primera; fins i tot des de l'escoleta, des de l'escola primària.

A més de mancances formatives, s'identifica també una notable dispersió en les pautes i criteris a aplicar degut a la profusió de normes jurídiques i tècniques que, de vegades, generen dubtes i incerteses en la seva aplicació. Es desencadena un cert desassossec, si més no perplexitat, entre els tècnics quan s'acaren a la redacció del projecte que sigui i davant ells s'obren nombroses normes, de divers rang, demanades de diferents administracions públiques que són d'aplicació a diversos àmbits de l'entorn i que contribueixen a aixecar una mena de *Torre de Babel* o laberint en el que el més experimentat dels guies acaba perdent-se.

Així doncs, marc jurídic complex, si més no, freqüentment mancat del



grau de detall i precisió que cal; règim sancionador sever però que a penes s'aplica per diverses raons, bàsicament dues: sovint són les pròpies administracions públiques les que incompleixen les normes en AU i no és habitual l'autosanció. D'altra banda, no som als Estats Units, on és consubstancial a la seva forma de ser interposar denúncies; entre nosaltres, no; ens limiten a queixar-nos.

Aquestes i altres raons comporten que trobar exemples de bones pràctiques en AU sigui difícil, essent molt habitual, en canvi, trobar exemples de realitzacions molt millorables. Amb freqüència s'atenen consideracions d'altra mena com, per exemple, l'estètica, el lluïment mal entès i, sobretot, les presses derivades de l'efecte inauguració en dates properes a eleccions i això, com tothom es pot imaginar, no són més que casualitats.

## **L'esforç per acabar amb certs estereotips**

Les principals barreres a eliminar no són les de l'entorn construït, encara que en ocasions es presenten situacions que requereixen altes dosis de creativitat i decisió. És el cas, per exemple, del municipi d'Eibar, la població del qual se situa en una vall estreta, i en el qual s'estan construint al voltant de vuit ascensors urbans per fer accessibles les parts altres de la població. Les barreres més poderoses i difícils de superar són les invisibles, les que fan el niu a l'interior de nosaltres mateixos; les de l'immobilisme, el desconeixement del tema o fins i tot la indiferència davant aquestes qüestions, sovint menyspreades per molts tècnics.

La condició de l'accessibilitat com un tema que està de moda, que va bé per fer-s'hi determinades fotografies, per obtenir un grapat de vots, per –en breu- utilitzar-lo de forma superficial, voluntarista i conjuntural d'acord amb els vents que bufin, és un enfocament més habitual del que sembla. I això causa un dany important a una qüestió que, com és natural, és molt sensible a les persones. El seu calat és tècnic, se situa en la millora de la qualitat de l'entorn a través de l'aplicació d'un conjunt de directrius, criteris i especificacions tècniques.

Lligat a això, hi ha el tema dels grans discursos, les declaracions solemnes d'intencions, les estratègies i els plans d'ambició il·limitada. Aquest enfocament genera desencant, desconfiança i molta frustració als qui veuen condicionada la seva vida per l'existència de barreres quotidianes en la seva llar, en el carrer, en els transports públics, en els edificis d'ús públic. Els plans integrals d'accessibilitat, en temps considerats com la millor eina possible per abordar de forma global el problema de les barreres i la seva supressió a les ciutats, no han respost ni a les expectatives creades ni a l'esforç que ha suposat la seva redacció ja que –exceptuant-ne alguns casos- la majoria d'aquests plans o no s'han dut a terme o, si ho han fet, ha estat de manera molt parcial.

Una altra de les síndromes que cal evitar és el que l'AU suposa un cost elevat i que sovint no es pot abordar per problemes d'índole econòmica. Això no respon a la realitat. No hi ha dubte que una rampa de pendent adequat i amb replans horitzontals intermedis de descans suposa unes determinades exigències d'espai; la construcció d'un aparell elevador no és una mesura gratuïta ni tampoc portar a terme un programa per adequar passos de vianants i que siguin accessibles. Tota obra comporta uns costos, tant de projecte com d'execució. No obstant, el cost addicional entre aplicar o no els criteris d'AU no és rellevant en la majoria de casos. A més, l'accessibilitat és un tema idoni en èpoques de crisi. En efecte, una actuació mal plantejada en termes d'accessibilitat pot ser molt costosa de corregir a posteriori, possibilitant uns resultats pitjors o que sigui fins i tot inviable. Per això, és clau atendre les pautes en AU des de les fases inicials del projecte perquè, d'aquesta manera, aconseguirem entorns accessibles sense sobre costos i sense haver de recórrer posteriorment a aplicar pegats molt cars i poc satisfactoris.

## **Algunes propostes per aconseguir avanços tangibles en AU**

Sense voler exhaurir el tema, molt ampli i complex per ell mateix, s'anoten seguidament unes quantes propostes que podrien ser útils per aconseguir avanços real en la millora de l'AU del nostre entorn. No es tracta d'idees soltes, sinó que unes i altres es reforcen mútuament.

### 1. Crear cultura de l'Accessibilitat

Si bé en aquest tema s'ha avançat més que en altres, encara és molt necessari treballar en el conjunt de la societat i també en la infància, en els professionals per crear cultura de l'Accessibilitat des d'un enfocament normalitzat. Les administracions públiques, en col·laboració amb les organitzacions de persones amb discapacitat, serien els organismes competents per impulsar aquesta iniciativa.

A la creació d'aquesta cultura hi han de contribuir de forma decisiva els mitjans de comunicació social –premsa, ràdio i televisió– sense oblidar-nos la incidència cada cop més gran d'Internet. No es tractaria tant de crear espais monogràfics sobre el tema, sinó més aviat d'incloure la qüestió de forma normalitzada a debats, informatius, espais sobre urbanisme, arquitectura, etc. Cal destacar la tasca de comunicadors compromesos amb el tema -o amb la causa- de l'AU com José Luis Fernández Iglesias, mort recentment però que sempre restarà viu a través de la seva obra i del record inesborrable que ha deixat en els qui el coneguérem.

### 2. Enfortir la formació en matèria d'AU

Aquesta és, sens dubte, una de les accions a adoptar més necessàries; podria dir-se que és l'assignatura pendent del tema. A dia d'avui les universitats no imparteixen coneixements tècnics en AU. Es tracta, i ja s'ha dit més amunt, d'una àrea de coneixement multidisciplinar i complexa que no es despatxa si en un seminari ni redactant un annex d'accessibilitat al projecte final de carrera.

#### 2.1. *Formació Universitària*

La nova oferta formativa universitària com a conseqüència dels acords de Bolonya obre una magnífica oportunitat per a la incorporació en els programes educatius dels ensenyaments en matèria d'AU. El temps dirà si aquesta oportunitat s'aprofita o no. La formació universitària en AU s'hauria d'incorporar en cada una de les titulacions vinculades, d'una manera o altra, a la seva temàtica i disseny per a tots. Entre d'altres, les relacionades amb l'arquitectura, l'enginyeria en les seves diverses branques, l'ergonomia, la rehabilitació i la teràpia ocupacional, el disseny industrial i gràfic, el paisatgisme i fins i tot l'economia, la sociologia i el dret. No cal



oblidar que es tracta d'una àrea de coneixement molt àmplia i diversa, i que, per tant, s'ha de plantejar des de diverses òptiques que es complementen entre elles. La dinàmica de treball derivada de la incorporació de formació tècnica especialitzada en AU exigirà un esforç notable orientat a la formació de formadors.

### 2.2. *Formació de tècnics de les administracions públiques*

Es tracta de portar a terme programes sistemàtics de formació en AU de tècnics de les administracions públiques, tant de les comunitats autònomes (ja hi ha iniciatives d'aquesta mena a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha des de fa anys) com dels ajuntaments i corporacions locals (alguns municipis en els seus programes de formació inclouen cursos sobre AU i Madrid és un d'ells). També l'administració general de l'Estat, els seus organismes autònoms i empreses públiques haurien d'abordar línies de formació amb els seus funcionaris en temes d'AU.

### 2.3. *Formació d'encarregats d'obra i oficials de primera*

Es tracta d'una línia clau en la cadena de formació en AU. Sens dubte, la formació que es doni als tècnics universitaris serà insuficient del tot si no s'estén als professionals de l'execució de les obres per tal que coneguin els fonaments de l'accessibilitat; per què s'ha de col·locar i com un doble passaman; per què la disposició adequada dels aparells sanitaris i la manera de rebre les barres de suport per aconseguir un conjunt accessible, etc. La formació en AU dels treballadors és la baula que clou la cadena i garantirà la correcta execució de les obres en conèixer, aquests professionals, el perquè de cada una de les solucions tècniques en AU. En aquest sentit, s'ha de destacar la iniciativa conjunta duta a terme pel Real Patronato sobre Discapacidad, la Fundación ACS i la Fundación Laboral de la Construcción de posar a punt cursos de formació de formadors en AU dirigits a encarregats d'obra i oficials de primera, i també l'edició d'un manual que els serveix de base didàctica del qual és autor qui signa aquest article. Convindria aprofundir en aquesta línia de treball.



### 2.4. *Formació especialitzada en matèria d'AU*

Cal destacar els cursos de formació en AU que des de fa més de vint-i-cinc anys ve fent el Real Patronato sobre Discapacidad, de caràcter intens, que es duen a terme a col·legis professionals, escoles d'arquitectura i enginyeria, tant superior com tècnica, i també a

ajuntaments per als seus tècnics municipals. Altres organismes com el CEAPAT o la Fundación ONCE porten a terme igualment accions formatives en AU.

Dins l'oferta de cursos especialitzats cal destacar el curs de postgrau en accessibilitat que porta a terme la Fundación Universitaria La Salle, que és títol propi de la Universitat Autònoma



de Madrid. Es tracta d'una oferta formativa única en el seu gènere a Espanya que va per la quarta edició i que aborda la qüestió des d'un enfocament pluridisciplinar i rigorós.

En altres màsters i cursos de postgrau també s'imparteix la temàtica de l'AU. Es poden citar, entre d'altres, el màster de mobilitat urbana de la Universidad Rey Juan Carlos; el màster de disseny d'interiors de la Universidad de Saamanca; el màster en gestió de disseny industrial de la Universidad de Asturias; el màster de gestió d'exposicions de la Universidad Europea de Madrid o el curs general de transports terrestres de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

### 3. Aprofundir en l'aplicació rigorosa de l'AU

Sovint, l'AU s'ha aplicat de forma més o menys voluntarista i el rigor no sempre ha presidit ni els projectes ni l'execució de les obres en aquesta matèria. Bastava, almenys fins fa poc, construir una rampa; que tingués un pendent o una longitud excessius semblava una qüestió menor (comentari habitual: *ja tens la teva rampa, de què et queixes?*).

Dia a dia es va imposant una



altra línia de treball basada en el rigor i en l'anàlisi detallada de cada una de les baules de la cadena de l'accessibilitat prestant atenció als detalls, ja que encertar o no en accessibilitat depèn del major o menor encert en la resolució dels detalls constructius.

Aprofundir en l'aplicació rigorosa de les especificacions tècniques i en els criteris en AU implica posar a punt i desplegar *metodologies de treball idònies* per cada tipus d'actuació, sigui un projecte de nova implantació, de renovació o rehabilitació; un tema de plantejament urbà, la implantació de programes concrets d'accessibilitat i eliminació de barreres; dictàmens o informes en AU. L'aplicació d'una bona metodologia que tingui present no sols allò que estableix el marc jurídic, sinó també les bones pràctiques, és una garantia que els resultats assolits seran satisfactoris no sols pel que fa a l'AU, també en el nivell de qualitat i rigor del projecte o estudi que es tracti.

Posem per exemple el cas de les plaques de botons dels ascensors. Es tracta d'una peça fonamental perquè aquest dispositiu –el més important per resoldre de forma accessible els grans desnivells– sigui adequat des del vessant de l'AU. Doncs, bé, la disparitat de models de plaques de botons d'ascensors és enorme i, generalment, no solen incorporar de forma rigorosa i completa tota la casuística de l'accessibilitat, és a dir, atenent les necessitats i requeriments de les diferents situacions personals (persones en cadira de rodes, amb mobilitat reduïda, amb discapacitat visual, auditiva, cognitiva o en situacions extremes de talla). Actualment, MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte, ens públic depenent de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid) conjuntament amb Metro de Madrid i amb el Consorcio Regional de Transportes de Madrid està posant a punt unes especificacions tècniques relatives al disseny i disposició de les plaques de botons –tant interiors com exteriors– dels ascensors de la xarxa que compta amb gairebé 500 ascensors i que consideren tots els requeriments i especificacions tècniques en matèria d'accessibilitat. Aquest tipus d'exemples són estimulants i marquen una línia de treball seriosa i útil.

Aquest rigor necessari i imprescindible en el treball en AU suposa desplegar aquesta temàtica de la forma més tecnològica possible, portant a terme experimentació, assaigs, i estudis d'investigació aplicada; promovent la redacció de tesis doctorals al voltant d'aspectes diversos de l'AU. En definitiva, que el fet d'atorgar la característica o qualitat d'accessible a un determinat espai o element, sigui un edifici o un servei higiènic, no sigui un acte voluntarista més o menys improvisat, sinó conseqüència de tot un procés de verificació, de control, on l'acreditació i la homogeneïtzació despleguin un paper de cada vegada més destacat. Així mateix, l'establiment de línies eficaces de col·laboració entre les administracions públiques i les organitzacions representatives de les persones amb discapacitat resulta fonamental i imprescindible.

Cal evitar, i superar, la situació que ara per ara és una realitat en analitzar aquests temes: més del noranta per cent (90%), segons

estadístiques pròpies, dels serveis higiènics *suposadament* accessibles (tenen el SIA –Símbol Internacional d'Accessibilitat- a la porta d'accés) en edificis d'ús públic no ho són, entre d'altres raons per una inadequada disposició dels aparells sanitaris, o de les barres de suport; o per espai insuficient; o per absència de determinats elements; o per dispositius de tancament inadequats; o per problemes derivats de dispositius d'il·luminació; o per insuficient amplària de porta o sentit d'obertura erroni, entre una diversitat gran de causes. Hi ha qui pensa, i s'equivoca, que a vegades el simple fet de posar un rètol, en aquest cas el SIA, *transmuta* aquest espai en allò que figura en el rètol, aquí, en accessible. Des de fa dècades l'ajuntament japonès d'Osaka segueix uns estrictes protocols d'acreditació d'espais accessibles el resultat de la qual, cas que tots els requeriments establerts siguin favorables, és l'assignació del SIA.

#### **4. Vincular l'AU amb altres àrees d'activitat**

Un dels llasts que arrossega l'AU és que la seva consideració de tema a part de tots els altres, com si fos un meteorit que cau i es desintegra (això vol dir que, sovint, moltes paraules queden en res). I, definitivament no és així. L'accessibilitat va estretament lligada a moltes altres àrees d'activitat en tractar-se d'una disciplina transversal, car consisteix en un model de concebre, projectar i construir l'entorn.

##### *4.1. L'AU com a factor de dinamització urbana*

És més, l'AU podria considerar-se com un motor que contribueix de manera eficaç a dinamitzar activitats, a donar nou impuls, a revitalitzar ciutats, barris, centres històrics, edificis monumentals, sistemes de transport, activitats d'oci, turisme i temps lliure. Aquesta faceta de l'AU com a factor de dinamització no ha estat suficientment analitzada fins ara, però és de molta importància en uns moments com els actuals en què assistim a una competitivitat creixent, on els clients o usuaris, o els ciutadans sense cap més etiqueta, exigeixen cada cop quotes més grans de qualitat en tots els àmbits d'activitat, des d'espais públics a transports, i també en la prestació dels serveis.



Birmingham, en els anys noranta era una ciutat apagada i anquilosada que a penes havia ressorgit després d'una etapa molt dura de Revolució Industrial. Doncs bé, Birmingham enarborà la bandera de l'AU com un potent factor de dinamització urbana, com un revulsiu de transformació de la ciutat, donant uns resultats excel·lents. Una altra

ciutat que s'ha destacat per seguir una línia de treball modèlica en aquest tema és la canadencs Edmonton, que ha estat guardonada diversos cops amb els *Five Stars Awards*, que concedeix el Govern del Canadà a aquelles ciutats destacades per la seva activitat en el desplegament de polítiques eficaces en AU. En l'àmbit dels transports cal esmentar el cas de Perth, a Austràlia, que disposa d'un sistema equilibrat, sostenible i amb altes quotes d'AU.

#### 4.2. L'aposta per l'excel·lència en el turisme passa per un turisme per a tots

Un sector de gran transcendència en l'economia balear és el turístic, per la qual cosa cal cuidar-lo. Mantenir-lo en el primer nivell amb una oferta posada al dia, atractiva, competitiva, diversificada, és un dels reptes per a un sector molt sensible a la qualitat transmesa a cada activitat turística quotidiana. Aquí, l'AU hi juga un paper fonamental i és així per diverses raons: en primer lloc, perquè un turisme accessible a qualsevol client potencial és un turisme més còmode, més confortable, més segur i, també, més atractiu perquè l'habitació accessible d'un hotel no equival a una *habitació d'hospital*, a una *habitació ortopèdica*, sinó a l'inrevés, l'habitació accessible ha de ser la més còmoda, la més atractiva i sol·licitada de l'establiment. Com es veu, resta molt de camí per recórrer en tot allò que afecta el turisme accessible.



Cal tenir present els turistes potencials i, entre ells, el percentatge cada cop més nombrós d'aquells d'edat avançada. L'AU és característica essencial d'una oferta turística i d'oci i temps de lleure de qualitat. S'ha d'esmentar el cas de Paradores de Turismo que aprovà el seu PAUP –Pla d'Accessibilitat Universal de Paradores– l'any 2004, essent la cadena

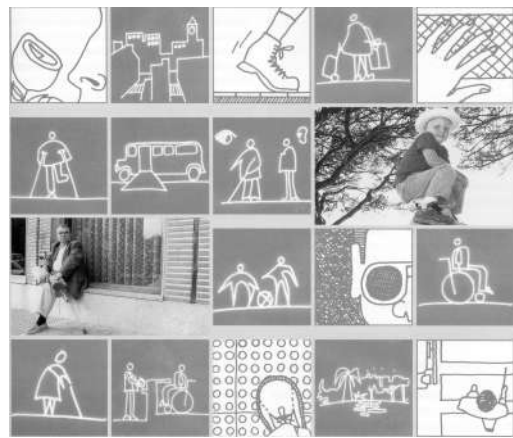


hotelera pionera a Espanya a incorporar l'AU entre les seves prioritats de caràcter estratègic.

#### 4.3. L'AU en el marc de la mobilitat sostenible

L'accessibilitat està també relacionada estretament a la temàtica de la mobilitat sostenible, afer que cobra major relleu actualment, amb les previsions derivades del canvi climàtic i la necessitat de portar a terme polítiques responsables quant al consum energètic i a l'ús de tecnologies alternatives. La utilització dels transports públics, l'ús de la bicicleta més enllà de les activitats d'oci, i la utilització responsable de l'automòbil, són algunes de les claus de la mobilitat sostenible, que quedaria no sols incompleta, sinó fins i tot desvirtuada si no incorporés com un dels seus pilars l'accessibilitat universal des de plantejaments de mobilitat sostenible i accessible. Ací ens trobem amb un altre àmbit que interactua amb l'AU i que, ambdós, es reforcen mútuament.

Com se sap, la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) es troba en ple apogeu en el nostre país. Doncs bé, en el si d'aquests plans, les anàlisis de mobilitat accessible hi han de formar part essencial.



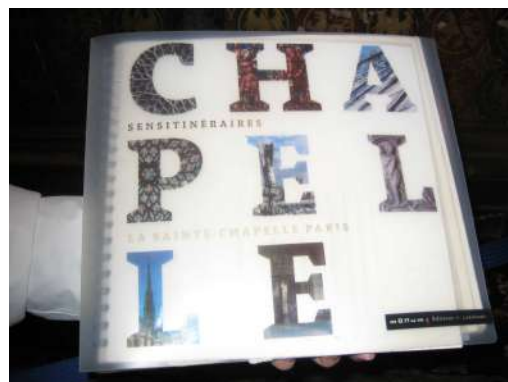
#### 4.4. L'AU i el patrimoni cultural

El patrimoni cultural és un dels béns més preuats de la societat. Es tracta del llegat dels que ens precediren i nostra és l'obligació de conservar-lo, preservar-lo, restaurar-lo i transmetre'l a les generacions futures en les millors condicions per al seu coneixement i gaudi responsable. Ací, de nou, ens trobem amb l'AU, que durant molts d'anys ha estat observada amb recel pels responsables de patrimoni però que, actualment, hi dialoga des del respecte mutu derivat del necessari equilibri que cal assolir entre el respecte al patrimoni i el de la persona per accedir-hi. Un patrimoni mal conservat, mal gestionat, pot transformar-se en ruïna.



És necessària la posada en valor del nostre patrimoni en la seva diversitat, tant arquitectònic i paleontològic, arquitectònic, centres històrics i parcs i jardins històrics. Dins les tasques de restauració i de posada en valor, l'AU hi pot jugar un paper clau, per la qual cosa cal considerar-la, no com una amenaça a l'essència del monument, sinó com una oportunitat i un repte a la vegada per a la seva recuperació tenint molt present els nous usos i funcions que pot contenir aquesta peça del patrimoni (museu, centre cultural, establiment hotelier, etc.).

L'AU aplicada al patrimoni cultural és una branca específica que presenta trets propis i se sustenta en el coneixement més complet possible del monument sobre el qual s'intervindrà, i també en l'anàlisi més completa possible de les solucions tècniques que poden adoptar-se per tal de millorar el grau d'accessibilitat de l'espai tractat. Una de les pautes clau de disseny és aquella que aplica mesures que són realment eficaces en la millora de l'accessibilitat i no de caràcter superflu o testimonial. Aquestes mesures, en cap cas suposaran minvar el caràcter del monument i es plantejaran, per tant, des de la discreció i l'eficàcia. Quan, pel caràcter del monument, no sigui possible dotar-lo d'accessibilitat física, una possible opció serà plantejar solucions alternatives que permetin conèixer-lo i fruit-lo a través de l'aplicació de les noves tecnologies: maquetes, reproduccions perceptibles tant de forma visual com tàctil, descripcions en àudio, edició de materials perceptibles per visitants amb resta de visió, entre d'altres mesures. Un exemple brillant, en aquest sentit, el trobem en la Saint Chapelle de París.



#### 4.5. L'AU i els sistemes de senyalització i orientació.

És prou conegut el refrany que diu que tots els camins porten a Roma. Sens dubte, però per uns s'hi arriba abans que no per altres. Això ve a tomb de glossar la importància d'una eficaç senyalització informativa, tant de vianants o passejants com de conductors i acompanyants. Sovint



la temàtica de la senyalització informativa no s'ha valorat prou i es limitava a encarregar un seguit de rètols que, millor o pitjor, eren simples indicadors de llocs o parts d'un edifici o recorregut en una terminal de transports. En les darreres dècades s'ha desplegat, sobretot en els països anglosaxons, el que es coneix per *Wayfinding*, que podria traduir-se com sistemes d'orientació i guiatge. En aquest camp en ple desplegament, l'AU hi juga un paper de gran importància ja que el repte és doble: proporcionar orientació i guia, però fer-ho sense excloure ningú, de forma accessible, independentment de quines siguin les teves capacitats físiques, sensorials o cognitives. Ací ens trobem amb una altra línia de treball de cada dia més sòlida, la de l'accessibilitat cognitiva.

#### 4.6. L'AU i els transports.

En aquest recorregut pels àmbits vinculats estretament a l'AU recalem finalment en el camp dels transports, que constitueixen l'essència de la vida moderna. Sens dubte, cadascun dels àmbits analitzats, ni que sigui breument en aquest recorregut que té com a fil conductor l'AU, estan relacionats entre ells. D'aquesta manera, mobilitat i transport estan vinculats estretament. Avui dia no es concep una nova actuació en matèria de transport que no garanteixi la seva plena accessibilitat, essent-ne un requeriment imprescindible no sols per l'exigència del marc jurídic regulador, sinó per la força dels fets i les exigències de qualitat que reclama la societat. D'aquesta manera, no es concep un aeroport,



una estació de ferrocarril, una terminal marítima, un sistema de transport públic –metro, autobús, tramvies o metros lleugers- que no reuneixi la característica d'accessible; accessibilitat en la seva accepció global, que va més enllà de l'atenció a les necessitats dels viatgers amb mobilitat reduïda per abastar les necessitats derivades de la diversitat humana.

Aquestes reflexions al voltant de l'Accessibilitat Universal, des de l'experiència, el pragmatisme i el pas del temps, volen ser un cau per ser compartides, debatudes, analitzades per aquells que guaitin a aquestes lletres aportant les seves pròpies reflexions i consideracions. Tot



maximalisme és pernicios i, si bé són més de trenta anys els que em vinc dedicant professionalment al tema, no voldria que aquestes consideracions fossin preses com impertinents, o fora de lloc, ans al contrari, m'ha empès a la redacció, a parts iguals, l'experiència en el treball quotidià i una mirada esperançada vers el futur que pinta un horitzó, ja molt proper, en el que l'accessibilitat serà quelcom natural i ordinari, consubstancial al quefer dels tècnics.

*No conquerim cap mot debades.  
Així el gran risc de viure se'ns proposa  
com un repte constant, com una fita  
que allunyem amb el gest i la mirada  
tan bon punt l'assolim, no per refús  
del que hem aconseguit, sinó pel goig  
de posar-nos a prova cada dia.*

**Miquel Martí i Pol**

