

¿Unas ciudades verdaderamente para todos?

Un debate sobre urbanismo y accesibilidad desde la perspectiva de las personas con discapacidad visual



Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues

Barcelona, junio 2026

Obra de la Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues sujeta a una licencia de Creative Commons

ÍNDICE

Cómo nos orientamos y nos desplazamos las personas ciegas por el espacio urbano	2
Un marco normativo más garantista y una creciente conciencia social	5
La plataforma única de uso mixto, un modelo urbanístico que se ha generalizado	7
La accesibilidad en el diseño de los proyectos	13
Caminando por las aceras	14
Accesibilidad al transporte	17
Espacios para la práctica del ejercicio físico.....	18
Parques, jardines, espacios naturales.....	19
Áreas de juego y playas	20
Acceso a la información y al patrimonio	22
Modelo de participación.....	23
Conclusiones y propuestas	25

¿Unas ciudades verdaderamente para todos?

Un debate sobre urbanismo y accesibilidad desde la perspectiva de las personas con discapacidad visual

En el marco de la Capitalidad Mundial de la Arquitectura Barcelona 2026, desde la Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues (ACIC) —una entidad de base que desde hace más de treinta años trabajamos para que la accesibilidad sea un vector presente y efectivo en las políticas y las propuestas urbanísticas, en los transportes y en el acceso a la información, la cultura y el mundo laboral—, consideramos oportuno plantear a modo de apuntes unas consideraciones que pueden enriquecer un debate necesario, riguroso y a menudo demasiado silenciado sobre hasta qué punto la accesibilidad es un elemento esencial en los proyectos urbanísticos que diseñan la Barcelona de hoy y de mañana. Para centrar este debate pretendemos con este documento responder a una pregunta sencilla pero clarificadora: ¿es la Barcelona de hoy una ciudad más accesible, más inclusiva, más verdaderamente para todos que la Barcelona postolímpica de hace treinta años, en aquel momento en que la ciudad vivió cambios significativos y en el cual nosotros, como entidad de base, empezamos a hacer nuestro camino?

Esta pregunta no busca una respuesta sencilla y cerrada, sino que pretende abrir un debate profundo que, lejos de proclamas fáciles y eslóganes propagandísticos, interpele a los responsables políticos y técnicos de los proyectos urbanísticos, al mundo profesional y universitario, a los medios de comunicación y a los diversos movimientos sociales del sector de las personas con discapacidad y de las entidades vecinales. Entendemos que el acontecimiento de la capitalidad mundial de la arquitectura que este 2026 llena Barcelona es un marco propicio para que este debate pueda llevarse a cabo y nos permita ir definiendo modelos urbanísticos que configuren unas ciudades más verdaderamente para todos.

Evidentemente, somos plenamente conscientes de que todas las reflexiones y consideraciones que hacemos en relación con la ciudad de Barcelona son perfectamente trasladables a la realidad del resto de ciudades del país y de muchos otros lugares del mundo. Las características específicas territoriales y las dinámicas sociales de cada ciudad exigirán concretar unas consideraciones y propuestas de carácter general a la realidad particular. Una concreción que también deberá tener muy presente la realidad de los núcleos urbanos más pequeños si de verdad nos mueve el objetivo de dibujar un país bien vertebrado.

El debate sobre la accesibilidad se entreteje, cuando hablamos de modelos urbanísticos de gran impacto, con otros elementos que intervienen con fuerza —la sostenibilidad, la movilidad, el tejido social, el modelo de uso del espacio público, etc. La voluntad de buscar un modelo de encaje entre necesidades y perspectivas diversas exige un esfuerzo de diseño y de planificación que, en ningún caso, puede dejar en segundo plano —tal y como a menudo ha ocurrido— la garantía de la accesibilidad universal en supuesto beneficio de otras prioridades.

Pedimos, por tanto, que las instituciones, los organismos y las personas con responsabilidad en el diseño urbanístico de nuestra ciudad —y de todas las ciudades del país— asuman el reto de debatir en profundidad sobre la pregunta que con este documento dejamos sobre la mesa. Abrir este debate es nuestro propósito y estas consideraciones y reflexiones que aquí proponemos son nuestra aportación. Esperamos poder analizar y debatir abierta y serenamente sobre los aspectos que definen nuestra posición, nuestra respuesta a la pregunta que proponemos, y de este modo aprovechar la ocasión que nos ofrece como ciudadanos la Capitalidad Mundial de la Arquitectura Barcelona 2026 para que, desde ahora y sin ningún tipo de duda, la accesibilidad universal sea un vector determinante de cualquier proyecto urbanístico.

La respuesta que damos a esta pregunta desde la ACIC es necesariamente matizada: Barcelona cuenta hoy con un marco normativo más avanzado y con una mayor conciencia social sobre la accesibilidad, pero determinadas transformaciones urbanísticas de las últimas décadas han reducido de manera significativa la autonomía y la seguridad de las personas ciegas en el espacio público, y ello debe invitarnos a una profunda reflexión.

Cómo nos orientamos y nos desplazamos las personas ciegas por el espacio urbano

Para comprender por qué determinados diseños urbanos pueden favorecer o dificultar gravemente la movilidad de las personas ciegas, consideramos oportuno explicar previamente cómo nos orientamos y cómo nos desplazamos. Una persona ciega no se mueve “a tientas” ni avanza únicamente evitando obstáculos de manera improvisada. La movilidad autónoma se basa en la construcción constante de un mapa mental del entorno, en la identificación de referencias estables y en la interpretación de señales táctiles, auditivas, cinestésicas y espaciales que permiten saber dónde estamos, hacia dónde vamos y qué espacio es seguro para circular.

En este proceso, el bastón blanco, como apoyo de movilidad, es una herramienta esencial, pero no actúa aisladamente. El bastón permite detectar cambios de nivel, límites físicos, texturas, obstáculos bajos, paredes, fachadas, mobiliario urbano o irregularidades del pavimento. El pie también aporta información relevante, porque permite percibir desniveles, pendientes, materiales, pavimentos diferenciados o franjas táctiles. El oído es igualmente decisivo: el sonido del tráfico, la reverberación de los edificios, la presencia de espacios abiertos o cerrados, los semáforos acústicos, la megafonía del transporte o el ruido ambiental ayudan a interpretar la configuración del espacio. También son importantes la memoria espacial, la orientación corporal, la dirección de la marcha, la continuidad de la línea de fachada, la regularidad de las aceras y la previsibilidad de la organización urbana.

Por ello, los elementos que más favorecen la orientación son aquellos que ofrecen referencias claras, constantes, detectables y coherentes. La separación física entre acera y calzada, mediante un desnivel perceptible, ha sido tradicionalmente una referencia fundamental, porque permite distinguir con seguridad el espacio de peatones del espacio de circulación de vehículos. La línea de fachada también es una referencia muy útil cuando está libre de obstáculos, porque permite mantener una trayectoria recta y previsible. Los pasos de peatones bien situados, los semáforos sonoros, los pavimentos táctiles correctamente diseñados, las franjas de encaminamiento, los avisos de peligro, las barandillas, los zócalos guía, la señalización en braille o en relieve, la megafonía clara y la disposición ordenada del mobiliario urbano son recursos que facilitan la autonomía y reducen la necesidad de pedir ayuda.

Ahora bien, estos elementos solo son realmente útiles si responden a códigos estandarizados, comprensibles y aplicados de manera coherente. Un pavimento táctil no puede significar una cosa en una calle y otra diferente en una estación, en una plaza o en un equipamiento. Una franja de botones debe indicar advertencia o peligro; una franja direccional debe indicar encaminamiento; una textura diferenciada debe tener una función clara; y la separación entre espacios debe poder ser interpretada sin ambigüedad. Si cada proyecto utiliza soluciones diferentes, si los materiales cambian sin criterio, si los pavimentos táctiles se instalan de manera más decorativa que auténticamente funcional o si las referencias no siguen una lógica común, la persona ciega no puede interpretar el espacio con seguridad y se ve obligada a actuar por ensayo y error, con el riesgo que ello comporta.

La importancia de los códigos estandarizados es, por tanto, central. La accesibilidad no depende solo de que haya algún elemento táctil o algún recurso puntual, sino de que estos elementos formen parte de un lenguaje urbano compartido, estable y fiable. Del mismo modo que los conductores interpretan semáforos, señales verticales, marcas viales y carriles porque responden a un código común, las personas ciegas necesitamos que las referencias táctiles, sonoras y espaciales de la ciudad también respondan a un sistema coherente. Sin este código, el entorno se vuelve incierto; con este código, la ciudad se puede leer, anticipar y recorrer con más autonomía.

Esta necesidad es especialmente relevante en los nuevos modelos urbanos que eliminan referencias tradicionales, como ocurre con muchas plataformas únicas. Cuando desaparece el desnivel entre acera y calzada, la persona ciega pierde una información esencial que antes le permitía identificar con claridad el espacio seguro de circulación. Si esta pérdida no se compensa con medidas equivalentes, estandarizadas, detectables y mantenidas, el resultado no es una ciudad más amable, sino un espacio más ambiguo, más difícil de interpretar, más inseguro y, por tanto, más excluyente. Por ello, cualquier transformación urbanística debe plantearse, entre otras cuestiones, esta pregunta básica: ¿qué referencias utilizará una persona ciega o con baja visión para saber dónde está, por dónde debe caminar, dónde empieza el riesgo y cómo puede orientarse sin depender de terceras personas?

Los perros guía son unos acompañantes facilitadores y un apoyo esencial para muchas personas ciegas, ya que pueden ejecutar numerosas órdenes, evitar obstáculos, localizar pasos de peatones, escaleras, puertas y otros puntos de referencia, y facilitar desplazamientos seguros y fluidos.

Hay que entender, sin embargo, que un perro guía está entrenado para caminar por las aceras en línea recta hasta llegar al siguiente paso de peatones. Es la persona usuaria quien, en todo momento, debe saber dónde se encuentra y darle las instrucciones, de manera similar a como lo haría una aplicación de navegación. Actualmente, el perro no está entrenado para identificar si, en una vía de plataforma única, se desplaza por una zona exclusiva de peatones o por un espacio compartido con vehículos.

La falta de referencias claras hace que sea mucho más difícil construirse un mapa mental en estos entornos que en calles con aceras convencionales.

Sin embargo, el perro guía no sustituye las medidas de accesibilidad urbana ni puede compensar un diseño deficiente del espacio público. No interpreta la ciudad, no lee la señalización, no determina qué itinerario es seguro ni resuelve la falta de referencias urbanas claras. Por ello, el usuario de perro guía necesita un entorno ordenado, previsible y accesible.

Esta cuestión es especialmente relevante en relación con los pavimentos podotáctiles. La persona usuaria recibe buena parte de la información táctil a través de los pies, de modo que las señales de alerta, peligro o encaminamiento deben ser detectables, inequívocas y coherentes. Estos elementos son especialmente indispensables en las vías de plataforma única, donde desaparecen muchas de las referencias convencionales de orientación.

En estos espacios o en otras vías de uso mixto, el perro no puede identificar si circula por una zona exclusiva de peatones o por un espacio compartido con vehículos, bicicletas, motocicletas o vehículos de movilidad personal. Por este motivo, las personas usuarias necesitan itinerarios continuos, aceras libres de obstáculos, pasos de peatones bien definidos, semáforos sonoros, pavimentos táctiles correctamente instalados, mobiliario urbano ordenado y espacios de circulación claramente diferenciados. Cuando el entorno es ambiguo o desaparece la separación clara entre el espacio seguro para los peatones y el destinado a la circulación, aumentan la dificultad de orientación, la incertidumbre y el riesgo, lo que hace que la movilidad con perro guía sea más compleja y menos segura.

En definitiva, la accesibilidad debe garantizarse para todas las personas, utilicen bastón, perro guía, resto visual, aplicaciones de navegación o cualquier otra estrategia de orientación. El perro guía es un apoyo individual muy importante, pero la responsabilidad de hacer que la ciudad sea segura, legible y autónomamente utilizable corresponde al diseño urbano, a la normativa, al mantenimiento y a la gestión del espacio público. La movilidad de las personas ciegas exige continuidad, orden, previsibilidad y códigos comunes. Una ciudad accesible no es solo una ciudad sin barreras físicas evidentes, sino una ciudad legible: una ciudad que ofrece información suficiente, clara y coherente para que también las personas con discapacidad visual podamos comprender el espacio, tomar decisiones y desplazarnos con autonomía, seguridad y dignidad.

Un marco normativo más garantista y una creciente conciencia social

La larga y a menudo demasiado invisibilizada lucha del movimiento de las personas con discapacidad ha conseguido con mucho esfuerzo ir concretando la defensa de nuestros

derechos en normas legislativas, en visibilizar nuestras demandas y en la denuncia de las diversas discriminaciones en que el capacitismo se manifiesta.

Así, la lucha del movimiento de las personas con discapacidad se ha ido concretando, a lo largo de las últimas décadas, en un marco normativo cada vez más exigente.

En el ámbito internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada en el año 2006 y ratificada por el Estado español en 2008, constituye un parámetro interpretativo esencial y obligatorio de toda la normativa de los Estados que la han ratificado, especialmente en las normas sobre accesibilidad y discapacidad, que nos ha ayudado a deshacernos del paradigma médico y meramente asistencial y pasivo desde el cual se percibía la discapacidad para poner el foco en un modelo en el que las personas con discapacidad somos sujetos activos de derecho, con derecho a participar activamente en nuestra propia vida. La Convención impone incidir en todo aquello que permita garantizar derechos básicos a las personas con discapacidad — en ámbitos como la movilidad, la educación, el trabajo, el acceso a la información y a la cultura, etc.— y ha permitido que conceptos como “autonomía”, “accesibilidad” y “diseño universal”, entre otros, sean imprescindibles e ineludibles en todos los proyectos urbanísticos y en el necesario debate del modelo de ciudad que queremos.

Una prueba de la adopción de este nuevo modelo de la Convención por parte del Estado español la podemos ver claramente en la reciente reforma del art. 49 de la Constitución española de 1978 para garantizar y constitucionalizar este nuevo paradigma.

En el ámbito estatal, este proceso se inicia con la Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos, conocida como LISMI, y continúa con la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, que incluso antes de la Convención de la ONU incorporó con más fuerza los conceptos de accesibilidad universal, diseño para todos e igualdad de oportunidades. Posteriormente, la Ley 49/2007, de 26 de diciembre, estableció el régimen de infracciones y sanciones en esta materia, y todo este conjunto normativo quedó integrado y refundido en el texto de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

En relación específica con los espacios públicos urbanizados, hay que destacar el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, todavía vigente, la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero,

y su posterior sustitución por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, sobre las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

En el ámbito catalán, esta evolución tiene también una trayectoria propia, que parte del Decreto 100/1984, de 10 de abril, sobre supresión de barreras arquitectónicas, primera norma catalana específica en esta materia; continúa con la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas, y con el Decreto 135/1995, de 24 de marzo, por el cual se aprobó el primer Código de accesibilidad de Cataluña; y se renueva profundamente con la Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad, desarrollada finalmente por el Decreto 209/2023, de 28 de noviembre, que aprueba el nuevo Código de accesibilidad de Cataluña y que sitúa la accesibilidad universal como una obligación transversal que debe informar el diseño, la ejecución, el mantenimiento y el uso efectivo de los espacios, servicios y equipamientos públicos, y que incide mucho más que las normas anteriores en las necesidades de las personas con discapacidad sensorial e intelectual.

Todas estas normas representan un paso adelante muy significativo en la garantía de derechos y la determinación de criterios prácticos.

Sin duda, por tanto, la lucha del movimiento de personas con discapacidad ha conseguido mejorar ostensiblemente el marco normativo que hace referencia a las cuestiones relativas a la accesibilidad y a nuestros derechos en general, y estas conquistas normativas que se han alcanzado han hecho crecer la conciencia sobre la necesidad de garantizar todos estos derechos que tenemos como miembros de una sociedad.

Ahora, sin embargo, nos corresponde reflexionar hasta qué punto el marco legislativo no se queda solo en el papel, si se materializa de manera efectiva y si, en el ámbito que ahora nos ocupa, los grandes proyectos de ciudad cumplen efectivamente el criterio de la accesibilidad universal.

La plataforma única de uso mixto, un modelo urbanístico que se ha generalizado

En la década de los años 90 del siglo pasado fue arraigando con fuerza la idea de que las ciudades deben ser entornos sostenibles y de que hay que priorizar al peatón en detrimento del uso de los vehículos privados. La ampliación de las redes de los transportes públicos o la promoción del uso de la bicicleta se enmarcan dentro de esta voluntad.

Ahora bien, en cuanto al diseño de las calles y las plazas, este deseo y compromiso de hacer unas ciudades más pensadas para los peatones que para los coches se ha materializado en la apuesta por el modelo de plataforma única como indiscutible, incuestionable y, en determinados discursos, incluso casi como mágico. La supresión de la diferencia física de nivel entre la acera y la calzada es una estructura que desde hace muchas décadas se ha aplicado en zonas muy concretas —la plaza Sant Jaume, el Portal de l'Àngel, la Porta Ferrissa, por ejemplo— en las que se busca crear un espacio de encuentro cívico o de paseo recreativo o comercial. El hecho determinante del urbanismo de los últimos treinta años es que este modelo se ha generalizado en tipologías de calles o plazas muy diversas y se ha querido hacer compatible con el uso —plenamente abierto o restringido— de vehículos.

Para las personas ciegas —como para la mayoría de la ciudadanía— la posibilidad de disfrutar de unas calles y unas plazas es un placer siempre que sean entornos exclusivamente peatonales.

Ahora bien, es muy importante tener presente que para las personas ciegas, cuando la diferencia física entre acera y calzada desaparece y deja de ser detectable por el pie o por el bastón blanco, comporta una pérdida de referencias y de orientación que es importante evitar o, si se implementa, hay que compensar con otros elementos guía —como los pavimentos táctiles de encaminamiento—, con una clara ordenación del mobiliario urbano, el control riguroso que evite el aparcamiento de vehículos en estos entornos, etc.

No obstante, desde la ACIC queremos ir más allá de una aproximación simplista que presente la plataforma única como un modelo siempre adecuado o siempre inadecuado, ya que el debate sobre su oportunidad no se centra exclusivamente en el hecho de la eliminación de la diferencia de desnivel entre acera y calzada —que, como ya hemos señalado, aporta siempre un riesgo de inseguridad a nuestra movilidad—, sino que hay que valorar diversos parámetros como el uso real del espacio, la intensidad y naturaleza del tráfico que se permite en él, la claridad de la ordenación urbana y las garantías efectivas de orientación y seguridad para las personas ciegas.

En este sentido, conviene distinguir, como mínimo, tres situaciones diferentes de uso de la plataforma única:

- En primer lugar, tenemos los espacios exclusivamente peatonales, donde la plataforma única puede ser una solución aceptable e incluso positiva, siempre que

el espacio esté bien ordenado, que el mobiliario urbano no invada los itinerarios de paso, que existan referencias táctiles o elementos guía suficientes y que se garantice una lectura clara y previsible del entorno.

- En segundo lugar, están las calles de convivencia real, con una presencia de vehículos absolutamente excepcional, limitada y controlada. En estos casos, la plataforma única solo es aceptable si va acompañada de garantías estrictas: delimitación clara del itinerario seguro para los peatones, separado claramente del espacio para vehículos, señalización táctil eficaz, ordenación rigurosa de la carga y descarga, prohibición efectiva del estacionamiento indebido, control de los vehículos de movilidad personal y mantenimiento permanente de los elementos de accesibilidad.
- En tercer lugar, deben situarse las calles o plazas donde, pese al discurso de pacificación, sigue existiendo tráfico habitual de vehículos, circulación de bicicletas, motos o vehículos de movilidad personal, servicios municipales, carga y descarga o acceso frecuente a aparcamientos. En estos supuestos, la plataforma única de uso mixto plantea un riesgo estructural para las personas ciegas, porque elimina una referencia física esencial —la separación detectable entre el espacio seguro de peatones y el espacio de circulación— sin sustituirla por una garantía equivalente de orientación, protección y seguridad.

En definitiva, cuando esa calle o plaza con plataforma única permite el tráfico de vehículos, estos entornos se vuelven muy peligrosos porque nuestra inseguridad en los desplazamientos crece exponencialmente. La sustitución de una diferencia de nivel perfectamente detectable por una franja de puntos en relieve no puede entenderse, en ningún caso, como un cambio de referencia equivalente, ya que la manera y la precisión de ser detectadas es muy diferente —y aún más si el relieve de esos puntos de aviso es, como ocurre a menudo, muy leve y poco perceptible de manera inmediata—. La angustiada sensación que la plataforma de uso mixto nos genera porque no tenemos la seguridad de que estamos caminando por la zona segura —porque a menudo no existe ninguna zona realmente segura en toda la calle— es una desagradable sensación que, lamentablemente, en los últimos años se ha incrementado gracias a la implementación de la plataforma única de uso mixto como modelo supuestamente de diseño universal que a las personas ciegas —y a muchos otros colectivos ciudadanos— nos excluye, porque hace que nuestra movilidad autónoma por la ciudad sea más difícil y, sin duda, mucho más peligrosa.

A esta compleja realidad hay que añadir —y esto no es un elemento menor— el hecho de que en estas últimas décadas se ha incrementado muchísimo el uso de vehículos que no se pueden identificar auditivamente, como las bicicletas, los patinetes y los coches y vehículos eléctricos, tanto de servicios públicos como particulares.

Por ello, desde la ACIC os invitamos a la reflexión sobre el uso indiscriminado y discriminatorio de este modelo. Desde la ACIC no cuestionamos cualquier plataforma única en abstracto, ni evidentemente nos oponemos a la pacificación del tráfico o a la recuperación del espacio público para los peatones. Lo que rechazamos es la generalización acrítica de un modelo de plataforma única de uso mixto que, cuando se aplica de manera abusiva en entornos con tráfico real o con usos desordenados del espacio público, reduce la autonomía de las personas ciegas e incrementa de manera grave su inseguridad en los desplazamientos cotidianos.

Durante los primeros años de este siglo se empezó a aplicar el modelo de supermanzana en diversos puntos de la ciudad y en funcionalidades diversas. Bastantes calles del barrio de Gràcia, por ejemplo, suprimieron una diferenciación física entre acera y calzada para facilitar la movilidad de los peatones, ya que las aceras antiguas eran demasiado estrechas para permitir una movilidad más accesible y cómoda. La necesaria supresión de una barrera física evidente generó, sin embargo, algunos problemas propios de la plataforma única de uso mixto: la falta de referencias para saber que estamos caminando por una zona segura, la ubicación de mobiliario urbano y de los contenedores de recogida de basuras, el aparcamiento de vehículos en cualquier punto de la calle, etc. Este modelo también se fue implementando en la construcción de aceras continuas que suprimen los desniveles para cruzar calles perpendiculares, y la pasión por este modelo llevó a implementar esta idea en reformas tan desafortunadas como la supresión de la acera del lado montaña de un tramo de la calle Pere IV —una calle con bastante tráfico— y, en el año 2015, con el carril de servicio abierto a todos los vehículos sobre las nuevas aceras del Passeig de Gràcia —un carril abierto al tráfico con una señalización táctil claramente insuficiente que se convierte en una fuente muy grave de inseguridad y de peligro—. Esta apuesta por el modelo entró en una etapa de plena consolidación con las supermanzanas —desde la primera, como piloto, del Poblenou en el año 2016, la de Sant Antoni en el año 2019 y la de Consell de Cent del año 2023—.

Ante la defensa apasionada de los responsables políticos y técnicos del modelo y a raíz especialmente del despropósito del nuevo Passeig de Gràcia —en aquel momento

aplaudido sin discrepancias por la mayoría de responsables políticos y técnicos, cuestionado pocos años después por la mayoría de responsables técnicos pero que hoy, una década después de su implementación, sigue siendo uno de los puntos más negros de la accesibilidad para las personas ciegas de esta ciudad—, diversas entidades del sector de la discapacidad visual y física y entidades de peatones constituimos la Plataforma Carrers per a Tothom, un espacio de encuentro de colectivos con necesidades diversas con el objetivo de poner en común nuestras experiencias y elaborar propuestas que fueran transversales y que aportaran una orientación clara hacia la garantía efectiva de la accesibilidad universal. El trabajo de esta Plataforma fue muy interesante porque por primera vez en la historia del movimiento asociativo del sector de la discapacidad en Cataluña compartimos visiones, necesidades y experiencias que se concretaron en unos documentos de análisis y de propuestas que fueron muy útiles como herramientas de sensibilización y, en cuanto a la dimensión más técnica y jurídica, para ayudar a determinar el marco normativo que sobre la cuestión de las plataformas únicas de uso mixto establece el Código de accesibilidad como norma reguladora fundamental desde su entrada en vigor en el año 2023.

En este sentido, el Código de accesibilidad de Cataluña vigente no trata las plataformas únicas como una solución urbanística libre o generalizable, sino como una opción excepcional, sometida a condiciones estrictas de accesibilidad, seguridad y justificación técnica. De entrada, el planeamiento urbanístico, los proyectos de urbanización y los proyectos de obras ordinarias deben garantizar la accesibilidad universal física, sensorial y cognitiva, y no pueden ser aprobados si presentan carencias derivadas del incumplimiento de la Ley 13/2014 o del propio Código.

En los espacios urbanos viarios de nueva creación, la regla general es que haya aceras y calzada e itinerarios peatonales accesibles a cada lado, y las soluciones de plataforma única solo son admisibles en vías de uso peatonal, es decir, vías destinadas principalmente a la circulación de personas en las que únicamente se admite la circulación de vehículos de servicio en horarios limitados. Además, estas vías deben tener una anchura suficiente para que los itinerarios accesibles no se superpongan con el espacio central habilitado para el paso ocasional de vehículos.

En los espacios urbanos viarios existentes, las plataformas únicas de uso mixto son una solución excepcional y condicionada y no pueden entenderse como un modelo generalizable. Deben disponer, como mínimo, de un itinerario peatonal practicable a cada

lado, y tan solo son admisibles en calles peatonales; en vías que no contienen aparcamientos y tienen una anchura total inferior a 8,00 m, o en vías con aparcamientos a un lado y que tienen una anchura total inferior a 10,00 m, y excepcionalmente se permiten cuando se justifica que su trazado, perímetro irregular y anchura no permiten adoptar una solución convencional de aceras y calzada a distinto nivel con condiciones adecuadas.

En cuanto a los itinerarios accesibles, las vías de plataforma única de uso mixto con anchura igual a 6,00 m o superior, que no contienen aparcamientos, deben disponer de itinerario accesible en uno de los lados, y las vías de plataforma única de uso mixto con anchura igual a 8,00 m o superior, con aparcamientos a un lado, deben disponer de itinerario accesible en uno de los lados.

En las dos situaciones, el otro lado puede tener itinerario accesible o practicable según las características y las posibilidades de la vía.

Por tanto, la normativa vigente no autoriza una implantación indiscriminada de plataformas únicas de uso mixto, sino que las somete a una lógica restrictiva, justificada y condicionada a la existencia de itinerarios peatonales accesibles o practicables, no superpuestos con la circulación rodada, perceptibles para las personas ciegas y que dispongan de medidas táctiles, cromáticas, físicas y funcionales suficientes para preservar la orientación, la autonomía y la seguridad.

Según esta regulación, por tanto, uno de los grandes retos de los próximos años no es solo desplegar un Código de accesibilidad que es más completo y exigente que el anterior, sino garantizar su cumplimiento efectivo ante los desajustes y excesos acumulados en los últimos años por la implantación indiscriminada de plataformas únicas de uso mixto y supermanzanas. El nuevo Código de accesibilidad de Cataluña exige auditar las plataformas únicas ya ejecutadas, comprobar si disponen de itinerarios accesibles o practicables reales, diferenciados, perceptibles y bien mantenidos, y adoptar medidas de corrección, reordenación o reversión cuando no se garantice la autonomía, la seguridad y la igualdad de uso del espacio público por parte de las personas ciegas o con baja visión.

En definitiva, si analizamos la realidad de los últimos años en nuestras ciudades, la evolución normativa y la realidad en nuestras calles pone de manifiesto una paradoja que hay que afrontar con rigor: mientras el marco jurídico ha avanzado progresivamente hacia una concepción más exigente de la accesibilidad universal, la igualdad de oportunidades, el diseño para todos y la autonomía personal, una parte muy significativa del urbanismo

practicado en los últimos años en nuestros municipios ha avanzado en una dirección materialmente contraria a estos principios. La generalización de la plataforma única de uso mixto y la expansión de determinados modelos de supermanzana o de calle pacificada se han presentado a menudo como actuaciones modernas, sostenibles y favorables al peatón, pero no han incorporado de manera real y efectiva las necesidades de las personas ciegas o con baja visión o con otras discapacidades. En muchos casos, la supresión del desnivel entre acera y calzada, la desaparición de referencias físicas claras, la convivencia con vehículos, bicicletas, motos, vehículos de movilidad personal, servicios municipales, carga y descarga o accesos a aparcamientos, y la insuficiencia de la señalización táctil o de la delimitación funcional del espacio han provocado una pérdida objetiva de autonomía, orientación y seguridad. Así pues, bajo el lenguaje de la pacificación y de la recuperación del espacio público, se han consolidado en ocasiones diseños que han trasladado a las personas ciegas una carga indebida de vigilancia permanente y de asunción del riesgo.

La accesibilidad en el diseño de los proyectos

Otro de los grandes retos que hoy tenemos sobre la mesa es incluir el diseño universal dentro de los cánones estéticos, superando la falsa contraposición entre belleza y accesibilidad, entre diseño atractivo y funcionalidad universal. Demasiado a menudo, los espacios públicos, los equipamientos y los elementos urbanos se conciben desde unos criterios estrictamente estéticos que ignoran o incluso contravienen las necesidades de muchas personas con discapacidad. La falta de contraste cromático, el uso de pavimentos difíciles de detectar, una iluminación inadecuada o la ausencia de señalización clara y comprensible son decisiones de diseño que limitan la autonomía personal y ponen en riesgo la seguridad de muchas personas. Y esto no debería ocurrir nunca. Un buen proyecto urbanístico o arquitectónico no es aquel que sacrifica la accesibilidad en nombre de una determinada idea de modernidad o belleza, sino aquel que es capaz de integrar armónicamente ambas dimensiones. Necesitamos calles, plazas y equipamientos comprensibles y utilizables para todos; espacios donde una persona mayor, un niño, una persona con discapacidad visual, auditiva o cognitiva pueda orientarse, entender la señalización, moverse con autonomía y seguridad y encontrar aquello que busca. La incorporación del braille, de los pictogramas, de la lectura fácil o de otros elementos de accesibilidad cognitiva y sensorial no puede seguir entendiéndose como un añadido incómodo o antiestético, sino como una parte natural e integrada del diseño. Es necesario que arquitectos, urbanistas, interioristas y diseñadores incorporen la accesibilidad desde el primer momento del proceso creativo del proyecto y no como una corrección posterior

impuesta por la normativa que a menudo acaba generando soluciones improvisadas, poco funcionales y visualmente desconectadas del conjunto. En definitiva, hay que cambiar el paradigma: un proyecto que incorpora plenamente los criterios de accesibilidad universal puede ser igualmente innovador, atractivo y bello; este debería ser el reto. Y estamos convencidos de que es precisamente esa capacidad de incluir a todos lo que lo hace socialmente valioso y verdaderamente contemporáneo.

Caminando por las aceras

Si hablamos de la facilidad y seguridad de desplazarnos autónomamente por las calles con aceras convencionales, en las que se segrega claramente el espacio para peatones y el espacio para vehículos, debemos valorar diversos aspectos.

En términos generales, hay que constatar que en estas tres décadas la señalización de las grandes obras ha mejorado considerablemente porque con mucha más habitualidad se protegen las zonas en construcción con vallas continuas, se establecen pasos alternativos bien determinados, etc.

En cuanto a los andamios, la mejora es irregular porque, si bien es cierto que actualmente hay bastantes andamios mejor instalados —que dejan un paso libre protegido, que no invaden itinerarios de paso y que recubren los postes con materiales protectores—, todavía encontramos bastantes que no cumplen la normativa porque los postes no están protegidos, se encuentran postes o elementos a una altura no detectable con el bastón y ocupan itinerarios esenciales como pasos de peatones.

En cuanto a las obras puntuales —a menudo por reparaciones en canalizaciones de suministros básicos—, la realidad es muy compleja y está lejos de la garantía de la seguridad y del cumplimiento de la normativa. Más allá de expresar una duda sobre la planificación ordenada y por tanto menos invasiva de la ejecución de este tipo de obras, hay que remarcar que a menudo todavía encontramos agujeros sin cubrir o con una protección inestable, vallas que se emplazan en el perímetro de la intervención pero que se mueven con facilidad, señalización con una cinta de plástico a una altura no detectable, etc.

En los cruces se ha producido un incremento muy significativo de semáforos con señal acústica y se han instalado muchas franjas táctiles de encaminamiento para señalar puntos de cruce o paradas de autobús.

En relación con los obstáculos, hay que decir que las aceras siguen bastante llenas de elementos móviles que sobresalen de la línea de fachada y que no cumplen las normativas. Carteles de bares y restaurantes, macetas u otros elementos naturales decorativos, objetos publicitarios diversos y pequeños mostradores de establecimientos de restauración, etc., ocupan el espacio de paso de los peatones y a menudo son causa de golpes y heridas. En diversos momentos se han hecho campañas de sensibilización y de concienciación sobre la necesidad de evitar estos elementos que son un obstáculo evidente y un peligro para las personas ciegas —ya a finales de los años noventa participamos en el diseño y la difusión de una intensa campaña promovida por el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad, IMPD—. En este sentido y, desde hace unos años, este es un tema importante en el proyecto CASBA, que trabaja para conseguir que los comercios sean accesibles para todos. El hecho es que hemos constatado que estas campañas y otras actuaciones hechas desde el ayuntamiento provocan mejoras temporales pero que, pasado un tiempo, la ocupación de las aceras se produce de nuevo.

Otra problemática importante es la ubicación de los contenedores de recogida selectiva de residuos en diversos puntos de la ciudad, ya que están situados justo en el límite de un carril de bicicletas y, por tanto, es muy peligroso tener que cruzar necesariamente ese carril para poder dejar los residuos en el contenedor correspondiente. Por otra parte, las propuestas de recogida puerta a puerta —ya sea para el vecindario en general o para los comercios— comportan una ocupación contundente y desordenada del espacio accesible de paso en las aceras.

Un caso especialmente paradigmático de ocupación indiscriminada del espacio público es el de las terrazas de bares y restaurantes. Las terrazas no son, por sí mismas, incompatibles con la accesibilidad, pero cuando se autorizan o se toleran sin una ordenación rigurosa pueden comprometer gravemente la movilidad de las personas con discapacidad visual: interrumpen itinerarios de paso, invaden la línea de fachada u obligan a abandonarla, generan obstáculos móviles difíciles de prever, desplazan a los peatones hacia zonas menos seguras e introducen elementos como mesas, sillas, sombrillas, jardineras, mamparas o atriles que a menudo no son detectables con suficiente antelación con el bastón. Esta problemática se ha agravado en los últimos años por la tendencia a considerar el espacio público como una superficie disponible para uso privado, sin valorar suficientemente que, para las personas ciegas, la continuidad, la previsibilidad y la limpieza de los itinerarios son condiciones básicas de autonomía y seguridad.

En Barcelona, la Ordenanza de terrazas de 2013 nació con la voluntad de regular y ordenar la instalación de estos elementos en el espacio público, pero las reformas posteriores han ido introduciendo criterios de mayor flexibilidad.

Así, la reforma de 2018 tuvo un efecto claramente desregulador respecto del modelo inicial de la Ordenanza de terrazas de 2013, porque transformó determinadas garantías de ordenación y de accesibilidad, concebidas originariamente como límites estrictos a la ocupación privativa del espacio público, en criterios orientativos, más flexibles, modulables y, en la práctica, dispensables en muchos supuestos.

Posteriormente, a raíz de la pandemia, la reforma aprobada definitivamente en diciembre de 2021, corregida en 2022, consolidó parte de las ampliaciones y permisos excepcionales habilitados para favorecer la actividad de restauración en un contexto de crisis. Esta evolución explica que hoy el problema no sea solo el incumplimiento puntual de algunas terrazas, sino una tendencia a normalizar una ocupación más intensa, dispersa y flexible del espacio público.

Desde la perspectiva de la accesibilidad universal, esta evolución exige una revisión crítica. La autorización de una terraza no debería limitarse a comprobar sobre el plano que queda una anchura mínima libre, sino que debería verificar si el itinerario resultante es realmente accesible, continuo, lógico, detectable, seguro y mantenido en la práctica cotidiana. Cuando las terrazas ocupan de manera intensiva aceras, plazas, chaflanes o espacios pacificados, especialmente en entornos de plataforma única o de gran presión turística y comercial, pueden convertir el desplazamiento autónomo de las personas ciegas en un recorrido incierto y lleno de obstáculos.

Por ello hay que recuperar una ordenación más garantista, reforzar la inspección, exigir la retirada inmediata de los elementos indebidamente situados y adaptar la normativa municipal al Código de accesibilidad de Cataluña de 2023, de manera que la actividad económica no se desarrolle a costa del derecho de todas las personas, y en especial de las personas con discapacidad, a utilizar el espacio público con autonomía, seguridad e igualdad.

Esta cuestión ha sido objeto de una intensa reivindicación por parte de la ACIC y de otras entidades sociales y vecinales, especialmente la Federación de Asociaciones Vecinales de Barcelona, que han reclamado una reforma profunda de la Ordenanza de terrazas para adaptarla plenamente al Código de accesibilidad de Cataluña y para

recuperar una ordenación más garantista del espacio público. Esta demanda no responde solo a una preocupación sectorial de las personas ciegas, sino también a una problemática urbana más amplia: la instalación masiva y a menudo desordenada de terrazas ha comprometido itinerarios accesibles, ha privatizado de hecho espacios esenciales para la movilidad cotidiana y, a la vez, ha agravado de manera significativa los conflictos de convivencia y la quiebra del derecho al descanso del vecindario, especialmente en zonas tensionadas por el ocio, el turismo y la concentración de actividad de restauración. Por ello, la reforma de la Ordenanza no puede limitarse a ajustar metros o criterios de autorización, sino que debe asumir una mirada integral que garantice simultáneamente la accesibilidad universal, el uso común del espacio público, la convivencia vecinal y la protección efectiva del descanso ciudadano.

Accesibilidad al transporte

Es un hecho relevante e indiscutible que desde los años noventa del siglo pasado hasta la actualidad la red de transporte público ha experimentado un incremento notable: nuevas líneas de metro y ampliación de líneas existentes, el tranvía, la reorganización de la red de autobuses, el aumento de frecuencias de paso de los trenes que conectan la ciudad de Barcelona con comarcas vecinas —a pesar del déficit estructural y endémico de Rodalies—, grandes avances en la unificación tarifaria, etc. En términos generales, es cierto que la apuesta por la accesibilidad ha entrado a formar parte de prioridades, como hemos podido constatar recientemente con la implementación de la T-mobilitat, que desde el principio se ha concebido con medidas de accesibilidad que permiten utilizar fácilmente la app y las máquinas que sirven para obtenerlas y recargarlas.

Ciertamente, sin embargo, queda mucho trabajo por hacer para que se pueda afirmar que el conjunto del transporte público es plenamente accesible.

Si nos centramos en aquellos aspectos más relevantes que garantizan la accesibilidad a las personas ciegas, debemos hacer referencia a diversos elementos:

- Un tema muy importante por la peligrosidad que supone es la señalización de final de andén que, si bien en las estaciones de RENFE ya está bastante resuelta, todavía no lo está en la mayoría de las estaciones del Metro de Barcelona y de Ferrocarrils de la Generalitat, a pesar de que FGC ya dispone de un proyecto en el que la ACIC hemos colaborado como usuarios para implementar esta señalización, pero hoy todavía está pendiente de ejecución.

- La megafonía se ha implementado de forma bastante correcta en el metro, el bus y el tranvía, especialmente los avisos internos. En cuanto al aviso externo que permite saber qué bus o tranvía llega, la eficacia está muy a menudo condicionada por el ruido de la vía donde están las paradas, de manera que habría que hacer alguna mejora. Hay que remarcar que todavía hay bastantes deficiencias en el funcionamiento de los avisos que emiten las paradas de autobús y de tranvía y, sobre todo, no podemos olvidar que la mayoría de autobuses interurbanos que llegan o salen de Barcelona todavía no cuentan con servicios de megafonía que informen dentro o fuera del vehículo para poder seguir el recorrido, identificar la parada que nos interesa o saber qué bus llega a la parada donde lo estamos esperando.
- Otra cuestión que, a pesar de estar prevista en el Código de Accesibilidad, todavía no está nada presente en nuestra ciudad es la señalización en braille de las barandillas de las estaciones de Metro, FGC y RENFE. Sabemos que se han hecho diversas pruebas, pero no tenemos constancia de que hoy haya algún proyecto de implementación de esta medida que nos sería tan útil para acceder a la información en las estaciones.

Espacios para la práctica del ejercicio físico

Una actividad importante para todas las personas es hacer deporte. Es importante hacer deporte por afición, porque hace sentirse mejor, pero también por razones de salud (desestresarse, compensar el sedentarismo laboral, etc.) y a menudo forma parte de las recetas de los médicos de familia. En ocasiones, por ejemplo, caminar una hora al día forma parte del tratamiento para perder peso o normalizar los niveles de colesterol.

Para una persona con discapacidad visual, seguir estas indicaciones tan sencillas para la mayoría de la población no es nada fácil, ya que, en general, no se dispone de una vía suficientemente larga y suficientemente segura en la que pueda desplazarse autónomamente con seguridad a un ritmo regular. Por ello sería muy importante implementar medidas de accesibilidad en rutas que la población en general ya utiliza para estos usos.

Esta práctica tan necesaria del deporte también se puede llevar a cabo en las instalaciones destinadas a esta finalidad y constatamos que actualmente son entornos en los que se cumple poco aquello que determina el Código de accesibilidad para que la persona ciega pueda acceder a los diferentes lugares de los equipamientos de forma autónoma (vestuarios, piscina, sala de máquinas, etc.).

Evidentemente, sin embargo, y tal y como ocurre en otros ámbitos y servicios, la garantía de la accesibilidad a las instalaciones, a los espacios o equipamientos no se puede considerar suficiente, sino que hay que disponer de apoyos humanos que permitan, por ejemplo, en una sala de máquinas poder localizar aquella que se busca, saber si está libre y poder utilizarla cuando hay que activar pantallas que son exclusivamente visuales. En las piscinas se puede requerir la colaboración del socorrista para localizar un carril libre o para evitar caer a la piscina en los desplazamientos por el recinto. Y si la persona quiere hacer yoga, pilates o aquagym, es necesario que el monitor haga las explicaciones y se sitúe de forma que la persona con discapacidad visual pueda verlas si tiene baja visión o pueda seguir la clase sin ver al monitor, ya que las personas ciegas totales no pueden seguir los movimientos por imitación y es necesario que el monitor haga una descripción de las posiciones o las demuestre sobre el cuerpo.

Parques, jardines, espacios naturales

Las ciudades definen un entorno con calidad de vida también con los parques y jardines que ofrecen la posibilidad de respirar, pasear, hacer ejercicio físico y otras prácticas saludables, así como disfrutar de un entorno más natural. Estos espacios naturales dentro de la ciudad o dentro de su término municipal son, salvo algún caso muy particular, hoy en Barcelona, espacios inaccesibles para las personas ciegas, ya que no disponen de itinerarios accesibles que nos permitan movernos por ellos con autonomía. Más allá de una iniciativa muy relevante y exitosa que se implementó en el Parque Natural de Collserola hace una veintena de años: el camino accesible desde el Baixador de Vallvidrera de los FGC hasta Vil·la Joana y el Centro de Interpretación del parque, que dispone de un zócalo guía —hoy en diversos tramos muy deteriorado por la falta de mantenimiento— y unos plafones informativos en tinta y braille —lamentablemente vandalizados—, no se ha materializado ningún otro proyecto de accesibilidad para personas ciegas en los parques de la ciudad. Esta carencia casi absoluta de encaminamientos táctiles o zócalos guía comporta que hoy, lamentablemente, la posibilidad que tenemos las personas ciegas de disfrutar de los parques y espacios naturales dentro del municipio sea muy pequeña. Debemos remarcar la iniciativa interesante promovida por el IMPD de fichas con indicaciones para llegar desde transportes públicos a parques, jardines y otros equipamientos o espacios de la ciudad y para movernos por estos espacios. Pero más allá de este recurso, nuestro disfrute de estos espacios que tenemos tan cerca queda reducido a momentos en que los disfrutamos acompañados o porque es un lugar muy conocido en el que hemos desplegado ciertas estrategias de orientación y movilidad.

Áreas de juego y playas

En los últimos años se han llevado a cabo en Barcelona algunas experiencias positivas que demuestran que la accesibilidad también debe llegar a los espacios de ocio, juego y disfrute del espacio público, y no limitarse solo a los desplazamientos estrictamente funcionales.

En el ámbito del juego infantil, desde el año 2018 el Ayuntamiento de Barcelona ha impulsado medidas para favorecer la inclusión en estos espacios. Un buen ejemplo es la propuesta en la Clariana de Glòries, que se ha consolidado como un espacio de referencia en materia de juego inclusivo porque, más allá de las condiciones de accesibilidad física del entorno, este espacio ha incorporado juegos de mesa inclusivos concebidos para que puedan ser utilizados conjuntamente por personas con y sin discapacidad, unos recursos que incorporan texturas, relieves, contrastes cromáticos y juegos accesibles en braille y relieve, lo que permite una experiencia compartida y enriquecedora para toda la ciudadanía. Consideramos que esta iniciativa es especialmente interesante porque demuestra que la inclusión no depende únicamente de la eliminación de barreras físicas, sino también de la incorporación de recursos que garanticen la participación efectiva de todas las personas en las actividades lúdicas y de convivencia.

También hay que destacar el proyecto piloto de apoyo al juego impulsado por el Ayuntamiento de Barcelona en el año 2022 en el marco del Plan del Juego en el Espacio Público. Esta iniciativa ofreció el acompañamiento de profesionales especializados a niños y niñas con discapacidad y también a adultos responsables con discapacidad que requerían apoyo para poder disfrutar de las áreas de juego con sus hijos e hijas. El proyecto demostró que, más allá de la accesibilidad física de los espacios, en determinadas situaciones es necesario disponer de apoyos personales que faciliten la participación efectiva en actividades cotidianas y de ocio. Se trata de una experiencia especialmente relevante porque pone de manifiesto que la accesibilidad universal también implica garantizar los apoyos necesarios para que todas las personas puedan ejercer sus derechos en igualdad de condiciones. Precisamente por el impacto positivo observado, sería muy deseable que esta experiencia dejara de tener carácter piloto y se consolidara como un servicio estable de ciudad, accesible a las familias que lo necesiten. Experiencias como esta constituyen una buena práctica a favor de la vida independiente de las personas con discapacidad visual. En el caso de las madres y padres con ceguera o baja visión, la posibilidad de disponer de apoyos personales puntuales puede resultar determinante para garantizar la

supervisión y el acompañamiento de los niños y niñas en espacios abiertos y dinámicos como son las áreas de juego. Este tipo de medidas permiten ejercer la parentalidad en igualdad de condiciones y hacen efectivo el derecho de todas las familias a disfrutar del espacio público.

Así pues, es evidente que el derecho al juego también forma parte del derecho a la ciudad. Un área infantil accesible no es solo aquella que permite entrar físicamente, sino aquella que permite llegar por un itinerario seguro, orientarse, identificar los diferentes espacios, utilizar elementos de juego no segregadores y compartir la actividad con otros niños y niñas. Para las personas ciegas, esto exige que el acceso hasta el área sea claro y libre de obstáculos, que la organización interna sea comprensible, que haya referencias táctiles, sonoras o cromáticas cuando sean útiles, que los elementos de juego no generen riesgos imprevisibles y que las familias puedan localizar fácilmente los accesos, bancos, zonas de estancia, salidas y puntos de referencia. Igualmente, sería muy conveniente incorporar pequeños paneles informativos accesibles, con información en braille y relieve, que permitieran identificar los diferentes elementos de juego presentes en cada área, así como los equipamientos deportivos ubicados en los espacios de práctica deportiva al aire libre. Disponer de información accesible sobre los usos y características de los elementos disponibles es una condición necesaria para que las personas con discapacidad visual puedan participar en igualdad de condiciones y con plena autonomía en las actividades de juego, ocio y deporte. Por tanto, el reto no es solo instalar algún juego adaptado, sino concebir todo el espacio como un entorno inclusivo, legible y seguro.

También en el ámbito de las playas se han impulsado recursos relevantes, especialmente los puntos de apoyo al baño para personas con discapacidad o movilidad reducida. En Barcelona, el servicio de apoyo al baño ha funcionado en playas como Nova Icària, Sant Miquel y la zona de baños del Fòrum, con personal de apoyo, sillas anfibias, grúas u otros materiales que facilitan la entrada y salida del agua, según la temporada y la organización anual del servicio. En el año 2025, por ejemplo, se informó del inicio del servicio en Nova Icària de abril a octubre. Este servicio es muy valioso porque permite que personas que, sin este apoyo, quedarían excluidas de la actividad de baño, puedan acceder a una experiencia de ocio ordinaria, compartida y plenamente integrada en la vida de la ciudad.

Ahora bien, desde la perspectiva de las personas ciegas, hay que insistir en que la accesibilidad a la playa no se puede limitar al momento de entrar en el agua: también debe comprender la llegada desde el transporte público, la localización del punto de apoyo, la

orientación hasta la arena, la identificación de los servicios, duchas, lavabos, zonas de sombra y salidas, y la disponibilidad de información accesible antes y durante el uso del servicio. En este sentido, hay que valorar positivamente la incorporación de balizas sonoras en diversos puntos de apoyo al baño de las playas de Barcelona. Esta actuación constituye una buena práctica de accesibilidad porque facilita la localización autónoma de los servicios por parte de las personas ciegas en un entorno especialmente complejo desde el punto de vista de la orientación, como es la playa. La posibilidad de localizar de manera independiente los puntos de apoyo al baño contribuye de forma directa a la autonomía personal, a la seguridad y al ejercicio efectivo del derecho al ocio en igualdad de condiciones.

En definitiva, las experiencias de juego inclusivo y de apoyo al baño muestran que es perfectamente posible avanzar hacia un ocio más accesible en el espacio público. Pero también evidencian que todavía hay que consolidar estos recursos, extenderlos territorialmente, garantizar su mantenimiento, informar de ellos de manera accesible e incorporar de forma más sistemática las necesidades específicas de las personas ciegas. Una ciudad verdaderamente accesible no es solo aquella que permite circular por las calles, sino también aquella que permite jugar, descansar, bañarse, hacer deporte, disfrutar de los parques y participar en la vida comunitaria con autonomía, seguridad e igualdad de oportunidades.

Acceso a la información y al patrimonio

El acceso a la información también es un eje esencial si queremos construir unas ciudades verdaderamente para todos. Saber cómo es la ciudad —su ubicación en relación con el mar y el Parque Natural de Collserola como elementos naturales que la delimitan, los distritos que la configuran y dónde se ubican en el plano general de la ciudad, el trazado de sus barrios, el entorno concreto de zonas emblemáticas, etc.— es una necesidad básica que nos permite entender la estructura de la ciudad y movernos por ella con mucha más comodidad. Para las personas videntes, la posibilidad de acceder a los planos es muy sencilla, fácil y directa. Actualmente, para las personas ciegas esta posibilidad es muy pequeña o sencillamente inexistente. Conocemos experiencias de ciudades que disponen de una colección de mapas tactovisuales de su tejido urbano. En Barcelona, en algún momento la ONCE editó unos planos de algunas zonas concretas de la ciudad y recientemente TMB ha editado un plano tactovisual de la red de metro que se puede consultar en algunas estaciones o pedir en sus oficinas de atención al usuario, el cual nos

permite conocer con detalle todo el trazado de la red y, con esta información, también nos podemos hacer una idea más precisa de la estructura de Barcelona y de las ciudades vecinas conectadas por este transporte público. Sería muy importante que Barcelona dispusiera de una colección de planos tactovisuales al alcance de las personas que vivimos en ella, que trabajamos en ella, que queremos conocerla y disfrutarla.

Ahora bien, más allá de los planos tactovisuales, es importante que sea fácil y accesible acceder a la información sobre dónde podrían consultarse estos planos —si existen— o saber qué recursos de accesibilidad están a nuestro alcance en los diversos ámbitos que configuran la vida de la ciudad.

Pero una ciudad no es solo su emplazamiento geográfico y su diseño urbanístico, sino que es una realidad viva, un paisaje lleno de historia y de cultura. Las personas ciegas tenemos hoy muy pocas posibilidades de conocer plenamente edificios relevantes, monumentos, escultura pública, fuentes ornamentales, etc., que configuran el rico patrimonio de esta ciudad. Ciertamente hay equipamientos culturales que disponen de recursos —maquetas táctiles y visitas que permiten tocar elementos— y que son muy interesantes —pensemos, por ejemplo, en las adaptaciones que se han hecho en el Born Centre de Cultura, que permiten recorrer la Barcelona de 1714, la Pedrera o la Sagrada Família, entre otros—, pero no disponemos de maquetas en la calle o en equipamientos emblemáticos ni de una colección de reproducciones de esculturas públicas.

En conjunto, por tanto, hoy Barcelona todavía no es una ciudad accesible para las personas ciegas tanto en cuanto a la posibilidad de conocer su realidad urbanística como en cuanto a su patrimonio cultural más directamente relacionado con la ciudad.

Modelo de participación

Hace ahora 30 años, cuando nuestra entidad inició su camino, en la ciudad de Barcelona había diversos espacios de participación promovidos por el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad de Barcelona (IMPD). Así pues, nuestra entidad se integró en diversas comisiones que trataban diferentes temas, especialmente en las de urbanismo y transportes. Más adelante también se constituyó un espacio de trabajo sobre accesibilidad a la cultura y también participamos en algunos grupos de trabajo sobre temas concretos como la megafonía de los autobuses, que trabajó con mucha profundidad esta importante cuestión de acceso a la información.

Si bien estos espacios no eran siempre suficientemente operativos y, a menudo, se convertían en lugares donde cada cual expresaba su malestar en relación con las carencias de la ciudad sin que, en muchos casos, se hablara de posibles soluciones, valoramos que eran muy útiles para saber cuáles eran las líneas municipales de actuación en las diversas cuestiones y permitían también expresar las opiniones de los diversos colectivos en relación con las soluciones proyectadas, y así poder modificarlas y mejorarlas.

Con el tiempo, estos espacios fueron desapareciendo o convirtiéndose en reuniones meramente informativas donde se hablaba de proyectos consolidados en los que había muy poca posibilidad de implementar cambios. Entendimos, por tanto, que para el Ayuntamiento de Barcelona la participación se reducía a ser informados y, además, ello validaba sus proyectos solo por el hecho de hacer partícipes de ellos a los usuarios.

Por otra parte, constatamos que cada vez más el Ayuntamiento prefería fomentar la participación de los ciudadanos individuales en lugar de la de las entidades de los diversos sectores, como la nuestra, a pesar de que tuvieran una trayectoria de años de experiencia, e incluso esta pudiera resultar incómoda.

Pese a todo, desde la ACIC seguimos insistiendo en buscar maneras de hacer llegar nuestra opinión, especialmente cuando se inició la implementación de la plataforma única y, más adelante, de los proyectos de las supermanzanas. Hay que remarcar que esto fue posible durante un período bastante largo —entre 2017 y 2023— gracias a la voluntad de la Gerencia de Urbanismo. En aquel período participamos en diversas pruebas de pavimentos de señalización y en muchas reuniones que, si bien no sirvieron para cuestionar la aplicación abusiva del modelo de plataforma única de uso mixto, permitieron detener algún proyecto concreto y ayudaron en gran medida a hacer entender la problemática de las personas con discapacidad visual, fomentar el interés por encontrar soluciones adecuadas y trabajar para establecer consensos en algunos proyectos singulares como el de la Via Laietana.

Después de este período, que acabó abruptamente, constatamos de nuevo la imposibilidad de hacer llegar nuestras opiniones y de encontrar espacios de reflexión sobre cuestiones de accesibilidad a nivel municipal. Así pues, constatamos con tristeza y preocupación el retroceso que hemos sufrido a nivel participativo respecto a la situación de hace 30 años, ya que en Barcelona en los últimos tres años no ha habido ninguna posibilidad de seguir participando, como entidad de base, en los nuevos proyectos urbanísticos.

Conclusiones y propuestas

El repaso a los ejes fundamentales que han ido definiendo la realidad urbanística de la Barcelona de los últimos treinta años nos permite afirmar que es indiscutible que la garantía de la accesibilidad ha entrado como eje esencial en el marco legislativo, en la creciente conciencia de esta necesidad entre personas con responsabilidad política y técnica, y que se han producido algunas experiencias interesantes en la buena dirección de la garantía de la accesibilidad.

Ahora bien, dada la relevancia de la cuestión y la problemática que representa para las personas ciegas, en cuanto al urbanismo de plazas y calles, debemos concluir que la apuesta por el modelo de plataforma única de uso mixto y su implementación abusiva y a menudo incumpliendo la legislación vigente nos ha generado a las personas ciegas y con baja visión una pérdida muy significativa de nuestra autonomía y ha comportado un aumento exponencial de nuestra inseguridad. En definitiva, podemos afirmar que hoy para nosotros es más difícil movernos autónomamente por muchas calles y plazas de la ciudad y lo hacemos asumiendo un nivel de tensión y de riesgo mayor que años atrás.

Esta constatación exige, según nuestra opinión, abrir un debate de fondo sobre la accesibilidad universal en el espacio urbano y en los equipamientos de todo tipo de la ciudad de Barcelona y del resto de ciudades del país. Entendemos que uno de los objetivos fundamentales de este debate es el de repensar el modelo de plataforma única como solución, como modelo urbanístico que debe implantarse en todas partes, y analizar bien, siguiendo las indicaciones que determina el marco normativo y la experiencia de las personas que queremos movernos autónomamente y con seguridad por la ciudad, en qué calles o plazas es necesario y en qué otras calles o plazas pueden implementarse otras estructuras urbanísticas que garanticen de verdad la accesibilidad universal. Es imprescindible que los responsables políticos abran un marco de trabajo serio con todas las voces de los sectores implicados y analicemos, conjuntamente, propuestas que realmente sean satisfactorias y que nos permitan avanzar hacia una ciudad que sea de verdad para todos.

Este debate necesario, sin embargo, si se quiere hacer con rigor y con la voluntad de ser una herramienta útil para construir una Barcelona para todos, también debe poner sobre la mesa estos cuatro ejes estratégicos que, conjuntamente con la reflexión sobre el modelo urbanístico, nos permitirán avanzar con seguridad hacia la garantía de la accesibilidad universal:

1. *Trabajo conjunto y permanente entre la administración, los responsables técnicos, las entidades del sector de la discapacidad y el movimiento vecinal.* El análisis de la realidad y de la promoción de la accesibilidad exige que la administración trabaje conjuntamente con las entidades, con sistemas verdaderamente participativos, para reflexionar sobre el modelo urbanístico, consensuar el diseño de proyectos singulares, determinar prioridades en los diversos ámbitos —las calles, los transportes, los parques, el patrimonio cultural, etc.—. Este espacio de encuentro también debe ser útil para explorar diseños de elementos concretos de señalización que sean lo más cómodos y eficientes posible para todos los colectivos, rehuendo la tradicional voluntad de confrontar necesidades, apostando por una búsqueda práctica de soluciones concretas que verdaderamente hagan efectiva la voluntad de trabajar por un diseño accesible universal. Pensemos, por ejemplo, en el diseño de los puntos de aviso de peligro, que deben notarse mucho para que las personas ciegas los detectemos con facilidad y también deben no ser un obstáculo para las personas usuarias de sillas de ruedas o de otros elementos de apoyo a la movilidad.
2. *Cumplimiento de normativas existentes y atención al mantenimiento.* Hay que profundizar el compromiso de hacer cumplir los marcos normativos existentes en los diversos ámbitos que configuran la realidad de las calles y las plazas —por ejemplo, sobre la protección de las obras, la retirada de elementos que ocupan el espacio libre de paso en las aceras, los sistemas de información, la señalización en formatos accesibles, etc.— y tener mucho cuidado con el mantenimiento de todos aquellos servicios y recursos implementados —semáforos sonoros, elementos guía, cartelería, etc.—, ya que demasiado a menudo la falta de mantenimiento invalida su eficacia.
3. *Formación, visibilización y sensibilización.* Es imprescindible fomentar en los currículos formativos de estudios de arquitectura y de diseño el criterio de la accesibilidad como un elemento esencial y definidor de todos los proyectos. Todo el alumnado de estos estudios debería poder incorporar a su bagaje el criterio de la accesibilidad como eje central e ineludible. La visibilización de proyectos que han incorporado exitosamente la accesibilidad desde su diseño ayuda a disponer de referencias positivas y a entender que la garantía de la accesibilidad no es solo una exigencia legal, sino que es perfectamente posible materializarla. La dimensión pedagógica y de sensibilización es un medio muy útil y necesario que hay que

alimentar periódicamente, ya sea con campañas dirigidas a sectores concretos o al conjunto de la ciudadanía.

4. *Barcelona capital de un país*. Entendemos que hay que pensar en Barcelona como una ciudad viva y necesariamente vertebrada con las ciudades vecinas y como capital del país, pero huyendo de tendencias centralistas que no ayudan a construir una ciudad y un país verdaderamente para todos.

Desde la Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues (ACIC) seguimos con plena disposición a continuar trabajando en todos los espacios que ayuden a superar barreras, a romper discriminaciones y que nos permitan ir tejiendo una sociedad más verdaderamente para todos.