

Accesibilidad universal en los espacios públicos. El barrio de San Basilio en el casco histórico de Córdoba

M^a Cruz Blanco Velasco.

Introducción.

“Puesto que somos una especie que ha modificado el medio natural para sobrevivir, tendemos a pensar que no es posible hacer que las cosas sean todavía más fáciles de usar y que, en cualquier caso, existen una serie de inconvenientes y desgracias que uno debe acostumbrarse a soportar. (...) Sin embargo, puesto que vivimos en un entorno creado por seres humanos para seres humanos, debemos afirmar que cualquier problema de interacción con el entorno está motivado por la inadecuación de éste a nuestras necesidades y no por el desajuste de nuestras capacidades al medio”¹

Ante lo que surge este interrogante: ¿Por qué si lo diseñamos nosotros para nosotros no podemos usarlo TODOS, y seguimos debatiendo si las ciudades que habitamos son o no accesibles?

Transcurridos 30 años desde la aprobación de la Ley de 7 de noviembre de Integración social de los Minusválidos en 1982 (en adelante LISMI²), la filosofía de estas líneas no es otra que la de poner en crisis el sistema de planificación y diseño urbano actual, en lo que respecta a la intervención en los itinerarios peatonales accesibles que incorporan desniveles urbanos en los espacios públicos urbanizados y su vinculación con los principios del diseño universal. Y ante ello, sugerir propuestas que permitan afrontar esa situación llena de carencias, tratando de generar soluciones urbanísticas y arquitectónicas accesibles, estandarizables, económicas y fáciles de aplicar por parte de las administraciones competentes, contemplando la situación actual de crisis y escasez de recursos en la que nos encontramos inmersos.

De manera que, a través de diversos criterios, sociológicos, legales, urbanísticos, económicos y de diseño se afronta un verdadero reto, establecer las bases para que la renovación urbana de los espacios públicos de las ciudades y municipios se hagan en clave de diseño para todos, contemplando los vacíos legales que la normativa en vigor genera y que conllevan el incumplimiento de los principios inspiradores de la misma, bien por falta de normalización y regularización, bien por falta de compromiso de los agentes responsables de la actividad urbana, al tiempo que por la carencia de conocimientos prácticos sobre la materia que nos ocupa.

Según la Declaración que aprobó el European Institute for Design and Disability en su junta anual celebrada en Estocolmo el 9 de mayo de 2004: “La diversidad humana ha aumentado en cuanto a la edad, la cultura y la capacidad, actualmente, superamos más enfermedades y lesiones y, por lo tanto, convivimos con más discapacidades. A pesar de que el mundo de hoy es un lugar más complejo, lo hemos construido nosotros y por lo tanto, tenemos la posibilidad y la responsabilidad de basar nuestros diseños en los principios de inclusión.”

Partimos de una tendencia, poco cuestionada en las circunstancias históricas presentes: la población en las sociedades occidentales está envejeciendo rápidamente y esto va a suponer un aumento de personas con discapacidad debido a la edad a consecuencia de que nuestro entorno sigue diseñado para el hombre estándar o “media”, que es eternamente joven y completamente capaz.

Cuando hablamos de personas con discapacidad, hablamos de diversidad funcional o de personas con capacidades diversas, y no sólo nos referimos a aquellas con movilidad reducida (PMR), sino a las que presentan discapacidades cognitivas, intelectuales, auditivas, visuales, etc, asimismo,

1. ARAGALL Francesc, Diseño para todos. Un conjunto de instrumentos, 2008.

2. Ley 13/1982, de 7 de noviembre, de integración social de los minusválidos.

existen situaciones que discapacitan temporalmente, tales como empujar un carrito de bebé, una caída que implica llevar muletas o padecer una depresión.

Al referirnos a accesibilidad universal y diseño para todos en su vinculación con el urbanismo, quizás, el término que menos comprendemos en este ámbito sea el de diseño, ya que, universal nos es muy familiar, y de accesibilidad podemos dar innumerables definiciones, pero la vigente es la que sigue de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (en adelante LIONDAU):

“Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de ‘diseño para todos’ y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse”³

Y es preciso destacar en esta definición el concepto de “Ajustes Razonables”⁴, que ocupan los espacios intersticiales que la normativa en vigor ha dejado en las soluciones de diseño urbano, y que, en función de si un entorno reúne o no condiciones de accesibilidad, un mismo derecho reconocido,

podrá ejercitarse o no por una persona, dependiendo de si ésta presenta o no una discapacidad.

“El concepto de accesibilidad va ligado al movimiento a favor del modelo de “vida independiente” que defiende una participación más activa de estas personas en la comunidad sobre unas bases nuevas: como ciudadanos titulares de derechos; sujetos activos que ejercen el derecho a tomar decisiones sobre su propia existencia y no meros pacientes o beneficiarios de decisiones ajenas; como personas que tienen especiales dificultades para satisfacer unas necesidades que son normales, más que personas especiales con necesidades diferentes al resto de sus ciudadanos; y como ciudadanos que para atender esas necesidades demandan apoyos personales, pero también modificaciones en los entornos erradicando aquellos obstáculos que les impiden su plena participación”⁵

Será la LIONDAU la que determine el gran cambio de actitud ante la discapacidad, ligado a la transición del modelo médico al modelo social o rehabilitador, que va a plantear al individuo no como mero paciente al que hay que rehabilitar, sino como aglutinador de capacidades y “deficiencias” que se transforman en discapacidades en su interacción con el entorno, y que derivan en el incumplimiento de los requisitos D.A.L.C.O.

3. “En la periferia no suficientemente protegida, entrarán en función los ajustes razonables, que han de estar dirigidos a salvar el máximo de situaciones particulares posibles.” CAYO Luis, Presidente del CERMI, La configuración jurídica de los Ajustes razonables, CERMI, 2011.

4. “Ajustes Razonables”, definidos por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, adoptada por las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006. Al respecto, comenta Luis CAYO, “Ante el fracaso garantista, valga la expresión, de la accesibilidad universal y del diseño para todas las personas, que ha de gozar de precedencia y preferencia, se despliegan los ajustes razonables, que aspiran a dotar de contenido y preservar el derecho concreto de la persona en situaciones particulares cuando el sistema de accesibilidad universal y de diseño para todos, resulta inoperante, bien porque no se ha extendido jurídicamente a todos los ámbitos posibles y con la intensidad máxima deseable, o bien porque no ha sido capaz de prever (y regular) todas las situaciones en que una persona con discapacidad puede hallarse, en su interacción con el entorno que la rodea, dotándolas de garantías de no discriminación y accesibilidad”. Ibid.

5. Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades no Discriminación y Accesibilidad Universal.

El diseño para todos, desde el punto de vista del usuario, supone que el diseñador ha tenido en cuenta sus características personales, bajo criterios de antropometría y ergonomía, y ha creado un producto que se adapta a sus necesidades y es usable por él y los que le rodean, usando o no ayudas técnicas para desarrollar el proceso que pretenda llevar a cabo.

Cabe cuestionar si estamos aplicándolo en la planificación urbanística actual, ya que los nuevos sectores siguen incumpliendo la normativa de accesibilidad y poniendo en crisis el sistema, ya que si un planeamiento de desarrollo con ordenación vinculante no contempla unas dimensiones mínimas que garanticen la accesibilidad del espacio urbano, difícilmente en el proyecto de urbanización podremos cambiar una sección de viario insuficiente o la ubicación de aparcamientos, por ejemplo.

La realidad es que sólo cuando hablamos de sostenibilidad consideramos criterios de accesibilidad en el urbanismo. Pero, será en el propio Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y, posteriormente, en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, donde se contemplen importantes referencias, directas o indirectas, a la cohesión social y al cumplimiento de los principios del diseño universal, previo todo ello al nacimiento de la LIONDAU y la Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad en 2006, que va a implicar un compromiso urbanístico real con el diseño para todos.⁶

La característica fundamental del espacio urbano es estar destinado al uso público, de lo que se deriva la necesidad de abordar en él una problemática muy diversa en función de los diferentes tipos de limitaciones o discapacidades que dificultan la movilidad de los usuarios del mismo, ya que el entorno que diseñamos exigirá unas habilidades a los individuos, cuanto más se adapte a los usuarios, más universal será y más personas lo podrán utilizar libremente.

Esta realidad ya fue teorizada por Idelfons Cerdá en la Teoría General de la Urbanización en 1867, cuando manifiesta que la civilización moderna requiere pendientes suaves, tanto en los nuevos como en los antiguos barrios, pues si no, éstos decaerán y sus propiedades se devaluarán.

“La no accesibilidad de los entornos, productos y servicios constituye sin duda, una forma sutil pero muy eficaz de discriminación”⁷

Contexto normativo. Accesibilidad en los Espacios Públicos en Andalucía.

Con objeto de garantizar el cumplimiento de la Sección Primera del Título noveno de la propia LISMI, “Movilidad y barreras arquitectónicas” y en especial su artículo 54.1⁸ y en lo que respecta a la accesibilidad de los espacios públicos, se legisló por primera vez a través del Real Decreto 505/2007 sobre accesibilidad y no discriminación de las personas con

6. El propósito de la presente Convención de la ONU, según su Art.1, es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.

7. Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades no Discriminación y Accesibilidad Universal. Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades no Discriminación y Accesibilidad Universal.

8. Sección Primera del Título noveno de la propia LISMI, “Movilidad y barreras arquitectónicas” y en especial su artículo 54.1: “La construcción, ampliación y reforma de los edificios de propiedad pública o privada, destinados a un uso que implique la concurrencia de público, así como la planificación y urbanización de las vías públicas, parques y jardines de iguales características, se efectuará de forma tal que resulten accesibles y utilizables a los minusválidos”.

discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

Esta nueva norma armoniza y unifica las, hasta ese momento, contradictorias condiciones generales requeridas por las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos, asumiendo la pluralidad dentro de la discapacidad y mejorando los mecanismos de control existentes, pero no contiene unas directrices normalizadas sino aglutinadoras de criterios, tratando ideas y términos hasta entonces desconocidos, como la combinación de colores y texturas en pavimentos y paramentos para facilitar la comprensión de los recorridos, lo que implicaba haber pensando en la discapacidad sensorial de un modo muy pragmático, así como acompañarlo del novedoso uso de señalética normalizada.

Este Real decreto se desarrollará a través de la aprobación de la Orden Ministerial VIV/561/2010⁹, de vital importancia, ya que comienza a partir de la entrada en vigor de la misma una nueva etapa en la implementación efectiva de la accesibilidad en los espacios colectivos de la ciudad. Supondrá la unificación de los requerimientos legales específicos, hasta ahora dispersos y contradictorios entre comunidades, al no existir una regulación con carácter nacional que impusiera unos criterios y medidas concretas unificadoras.

A partir de este momento las condiciones básicas de accesibilidad de los espacios colectivos de la ciudad se deberán considerar, tanto en los documentos de Planeamiento

General de Ordenación Urbana como en los Proyectos de Urbanización. Lo que se traduce en un cambio radical en la planificación urbanística, que, combinado con los procesos de participación ciudadana prevista en las distintas legislaciones de Suelo y Ordenación Urbana, a nivel nacional y autonómico, conllevarán a hacer realidad lo propuesto en materia de accesibilidad.

Se plantea, por tanto, una relación directa entre el planeamiento urbanístico, la legislación en materia de urbanismo y la accesibilidad universal¹⁰, estudiando en qué grado se ha tratado esta materia en dichos aspectos, así como la vinculación de las figuras de planeamiento urbanístico y los Planes municipales de Accesibilidad, que hasta este momento carecen de relación directa, y su conexión con el último eslabón, las ordenanzas municipales¹¹.

Pero todas estas relaciones carecen de sentido si no existe un régimen sancionador óptimo, y si la supervisión y control en materia de accesibilidad no están presentes. Tal control se regula desde la Comunidad Autónoma de Andalucía en virtud del Decreto 293/2009, y se pone en marcha través de las Consejerías y Delegaciones implicadas, mediante el cumplimiento de las Fichas justificativas de Accesibilidad¹² y de manera específica mediante las oficinas de accesibilidad, seguidas de la supervisión de los Técnicos municipales en lo vinculado a la concesión de licencias en colaboración con los colegios profesionales.

9. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

10. "El encuentro real entre los procesos de ordenación urbanística y los de accesibilidad universal logrará que ésta forme parte del proceso de construcción de la ciudad desde el origen", "Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados", Ministerio de Vivienda 2010.

11. Y, en concreto la aplicación de la Ordenanza tipo de Accesibilidad redactada recientemente por la Federación Andaluza de municipios y provincias.

12. Orden de 9 de enero de 2012, por la que se aprueban los modelos de fichas y tablas justificativas del Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, aprobado por el Decreto 293/2009 de 7 de julio.

Itinerarios peatonales accesibles.

El ámbito de aplicación de la Orden Ministerial VIV 561/2010 abarca tanto a los espacios públicos urbanizados como a los elementos que los componen, y se aplicará a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos peatonales.

Y por ello definimos los itinerarios peatonales accesibles¹³ que se caracterizan por una serie de particularidades definidas tanto en dicha Orden, como en el Decreto 293/2009 de la Comunidad Autónoma andaluza y en las Ordenanzas municipales, tales como ser continuos y alineados a fachada o elementos horizontales-guía, estar libres de obstáculos en una anchura igual a 1,80 metros¹⁴ que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, y una altura de 2,20 metros, disponer de una iluminación mínima de 20luxes, contemplar una correcta señalización y comunicación, carecer de escalones aislados y resaltes, usar pavimentos “accesibles” según artículo 11 de la Orden, incorporando pendientes máximas transversal y longitudinal de 2 y 6%, y resolver desniveles según las especificaciones de los artículos 14-17 de esta Orden.

Cuando hablamos de itinerarios, accesibilidad y medio es imprescindible conocer cómo el usuario construye sus propios itinerarios ambientales, y el modo en que las personas se orientan y recorren los espacios, descritos en el sistema Wayfinding, que definió Kevin Lynch.¹⁵

Para ello, las personas usan recursos básicos como son los canales de percepción auditiva, visual, y háptica, para los casos perceptivos, y por tanto, si cualquiera de estos canales se ve afectado, la recogida de información podrá verse alterada¹⁶, modificará la fabricación de los “esquemas de ruta”, caracterizados por “una secuencia lineal con tres componentes, ubicación o punto de partida, “destino” o punto de llegada y “camino” que sería el espacio entre el punto de partida y de destino”.¹⁷

Ante esto nos surge el interrogante: ¿existe la posibilidad de traducir esos mapas de escenarios ambientales y generar itinerarios peatonales accesibles más óptimos, seguros y atractivos?¹⁸

Para responderlo recurrimos al papel de los técnicos cuando reflexionan sobre la aplicación del “diseño para todos” en diseño urbano. A menudo no se piensa en cómo diseñar un

13. Definición de Itinerarios peatonales accesibles formulada en el RD 505/2007: “Son aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas”. El resto de requisitos se pueden consultar en el texto legal.

14. Según Orden VIV 561/2010: “excepcionalmente esta anchura será no inferior a 1,50m en zonas urbanas consolidadas, en situaciones previstas en normativas autonómicas y en estrechamientos puntuales”.

15. LYNCH, Kevin, *The Image of the City*, 1961.

16. En relación con esta idea perceptiva podemos añadir el pensamiento que nos transmite Josefa Alvarez en la publicación *Accesibilidad universal y diseño para todos*. Arquitectura y Urbanismo, Fundación Once y COAM, 2011, en el que cita: “Aplicando los criterios del diseño para todas las personas se utilizará siempre un sistema de señalización multicanal que pueda ser percibido por todos los sentidos lo que llevará a una mejor más fácil y eficaz percepción de la información.”

17. GARCÍA, Dimas, en *Accesibilidad universal y diseño para todos*. Arquitectura y Urbanismo, Fundación Once y COAM, 2011.

18. Que en palabras del autor Dimas García en la publicación anteriormente relacionada se define así: “Los intentos de crear tipologías de itinerarios parten de una visión global y de una concepción planimétrica del espacio, ante la imposibilidad, o al menos dificultad de obtener una imagen de conjunto, un mapa de escenarios ambientales. Este tipo de mapa supondría una forma más próxima a lo que las personas perciben cuando se desplazan. Mapa que recrearía, cual cámara subjetiva, la diversidad de itinerarios de un edificio, sus densidades, su textura ambiental, su configuración formal, etc.”

espacio de calidad arquitectónica, bello y lleno de bondades para cualquier usuario, sino en proyectar lugares, o no-lugares, sostenibles y cumplidores de la extensa normativa que les afecta, diseñados para un individuo ideal e irreal, olvidando que tras esa acción hay muchas personas no estándares, involucradas y afectadas, a las que también les gusta, por ejemplo, que el plano inclinado por el que descienden, o las barandillas sobre las que se apoyan tengan el mismo grado de diseño y calidad arquitectónica que el espacio que las circunda, y no un simple apósito que se ha colocado en el lugar más escondido posible para que pase desapercibido.

Será preciso comenzar convirtiendo los espacios urbanos en realidades efectivas que no hay que adaptar porque se han concebido “adaptadas”, siendo preciso dejar de pensar en itinerarios alternativos para las personas con discapacidad, que al final son usados por todas las personas porque resultan más ergonómicos y sencillos de transitar, para pasar a pensar que “el paso alternativo” puede ser el único y el más práctico y deseado.

Y para para ilustrar y ejemplificar el cumplimiento de todos estos condicionantes de los espacios públicos accesibles que se vienen exponiendo se presenta el siguiente proyecto/propuesta de diseño urbano y planificación del espacio público.

PROPUESTA. “Accart 21, la inclinación Urbana”.

Esta actuación proyectual “AccArT 21, la inclinación urbana”, resultó ganadora del premio PRODIS 2009 otorgado por el CERMI, como mejor Proyecto fin del Posgrado Accesibilidad Universal y Diseño para todos de la UNAM, a la autora de este artículo. Posteriormente, y tras sufrir algunas modificaciones en el diseño y materiales del proyecto, se redacta el Proyecto básico y de ejecución de Itinerario seguro, accesible y favorecedor de la seguridad vial urbana en acceso al Barrio de San Basilio, en marzo de 2010, que se financió con el Fondo Estatal de Inversión Local, que redacta y dirige la misma arquitecta a través del Ayuntamiento de Córdoba, finalizándose las obras en marzo de 2011.

Este proyecto de un Itinerario peatonal irá ligado a uno de los objetivos del urbanismo accesible, como es lograr una configuración de la red viaria sin obstáculos ni barreras, urbanísticas, sociales, sensoriales y físicas y contemplando las actuaciones en suelo urbano consolidado, en concreto en los conjuntos históricos. Ya que, a menudo encontramos casos de “no accesibilidad” vinculada a desniveles e itinerarios peatonales que se encuentran en estos conjuntos, y es aquí donde se hace más patente la aplicación irregular del concepto “Ajustes Razonables” para eludir la responsabilidad social y legal al respecto, sin tratar de dar soluciones arquitectónicas que mejoren la accesibilidad en el mayor porcentaje posible.

Pero esto contrasta con el artículo 2.2 de la ORDEN VIV 561/2010, según el cual: “En las zonas urbanas consolidadas, cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad”.

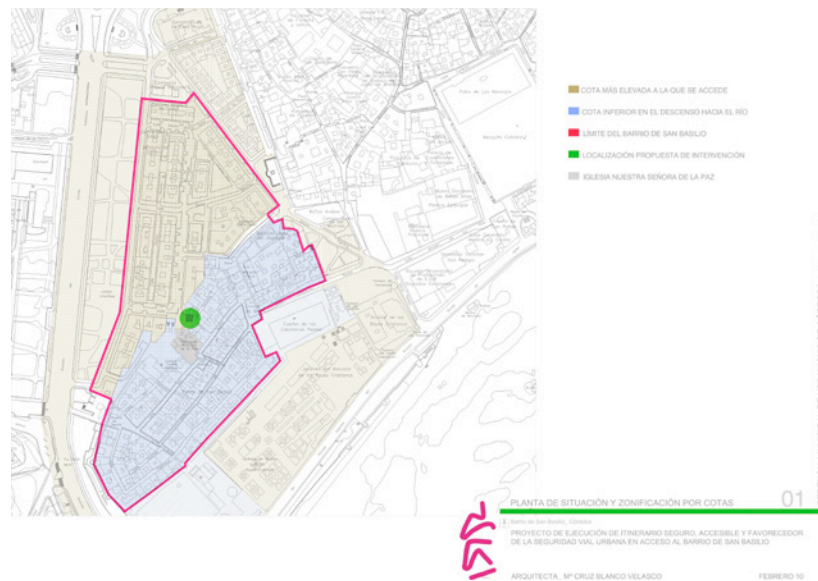
En un momento en que la arquitectura y el urbanismo han llegado al límite del tratamiento de la accesibilidad como una acción, una reacción o un negocio de hormigón gris e inclinado, se plantea el proyecto que nos ocupa de Regeneración Urbana de un punto concreto de un barrio de Córdoba, y el diseño de dicho espacio público.

Se trata de una intervención urbanística realizada en un No-lugar urbano ubicado en el Barrio de San Basilio, en el Casco Histórico de Córdoba, en concreto en una escalera que comunica dos barrios y que utiliza la vecindad y la gente que visita los patios cordobeses, un icono muy transitado por el turismo.

A través de este Proyecto se propone la idea de darle color, diseño y forma, y por qué no, conseguir así que entre en el mercado arquitectónico como un proyecto más ante la frustración de no poder encontrar propuestas arquitectónicas que den soluciones a desniveles urbanos que no hayan sido la respuesta más sencilla y obvia al problema.

Análisis y diagnóstico del entorno urbano y espacio-objeto de intervención. El barrio de San Basilio.

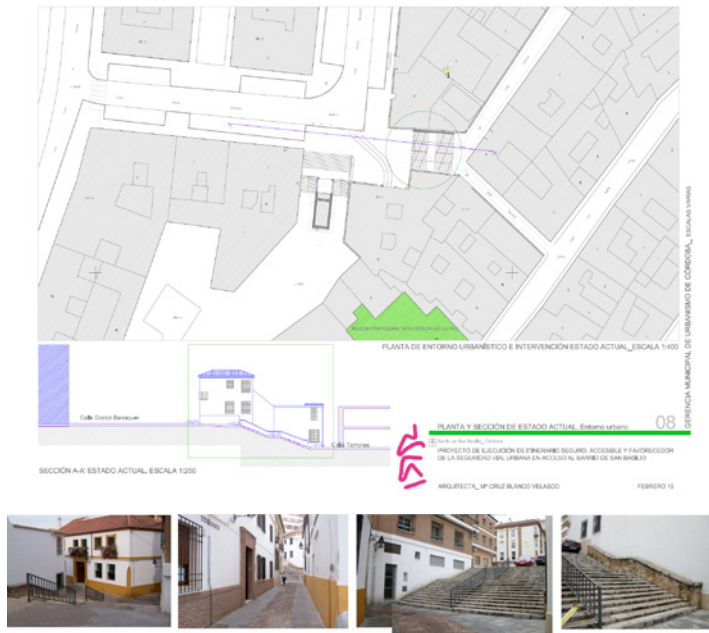
El carácter especial del centro histórico de Córdoba es que su escasa renovación en el siglo XIX ha proporcionado una elevada conservación del hábitat urbano cordobés de los siglos XVII-XVIII, además de poseer un rico sistema de espacios libres, con recorridos entre los exteriores y los interiores, como patios, jardines y huertos¹⁹. Dicho centro constituyó hasta finales del XIX la totalidad de la ciudad de Córdoba, con 40.000 habitantes que se convirtieron en 70.781 hacia 1960, para posteriormente decaer, con un total de 1.400 viviendas antiguas caracterizadas por sus patios²⁰.



■ Planta de situación y zonificación por cotas

19. Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba de 1986.

20. Según datos del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba de 2004.



■ Estado actual: planta, sección e imágenes

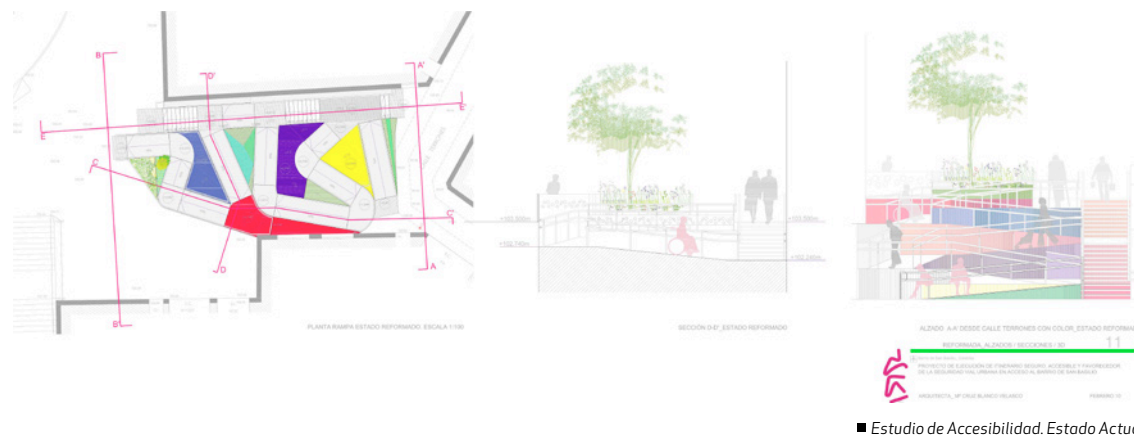
Este vaciamiento poblacional continuado hasta nuestros días ha conllevado al envejecimiento de la población, siendo actualmente más de un 20% mayores de 65 años, careciendo, el barrio que nos ocupa, de población joven, así como de rampas o ascensores que faciliten el ascenso al resto de la ciudad sin necesidad de usar escaleras.

Este barrio, topográficamente, se caracteriza por un fuerte cambio de cotas respecto al resto de la ciudad, en torno a 3,50 m, que provoca el desnivel que nos ocupa²¹. Dicho desnivel se encontraba hasta marzo de 2011, en un área que se sitúa entre la calle Doctor Barraquer a una cota de 103,50m, ubicada en el barrio de Vallellano, y la Calleja de Terrones a una cota de 100,00m del barrio de San Basilio, y estaba resuelto mediante una escalera de 9,75m de ancho y 23 peldaños con una meseta intermedia²². Y unida a otra a través del desembarco, ambas con características análogas, con la diferencia que la elegida para intervenir permitía y permite una conexión directa entre los dos barrios, que no se conseguiría adaptando la otra. Es por ello que nos limitaremos a analizar la principal.

Debido al comentado envejecimiento de la población, la escalera suponía un obstáculo que imposibilitaba la comunicación entre los dos barrios, así como el acceso a edificios públicos tales como la Iglesia de San Basilio y el Colegio de los Santos Mártires. Esta situación de no accesibilidad se acrecienta al repetirse en cada una de las comunicaciones

21. Según el PGOU de Córdoba de 2004, debido a la construcción del puente de San Rafael, para cruzar el río Guadalquivir fue necesario en 1953 elevar la rasante de la Avenida del Corregidor, y con ello el barrio de San Basilio, el puente romano y zonas anexas quedaron en la cota original, o pseudo original, prácticamente soterrados. Tanto es así, que en la zona de estudio que nos ocupa el desnivel es de 3,50m.

22. La escalera está pavimentada con enchinado de color blanco y negro y los bordillos de los peldaños rematados en granito gris, apareciendo la misma dividida en dos partes por la existencia de un pasamanos de forja discontinuo. El estado de conservación de la urbanización es malo, la iluminación es muy escasa y no hay recogida de aguas en la propia escalera. Los escalones con pendiente en su huella del 1,5%. presentan una contrahuella escasa de 0,14 m, una longitud libre peldaños de 8,65 m sin barandilla a ambos lados pero sí existencia de barandilla intermedia de forja.



Solución adoptada. Descripción de la propuesta.

El Proyecto tiene por objeto la renovación urbana de la conexión entre barrios a través de un desnivel urbano resuelto con una escalera existente planteando para ello la construcción de un itinerario peatonal accesible compuesto por una rampa enlazada con diversos tramos de escaleras, complementados por una serie de espacios intersticiales que funcionan como pequeñas áreas estanciales a distintas cotas y espacios ajardinados.

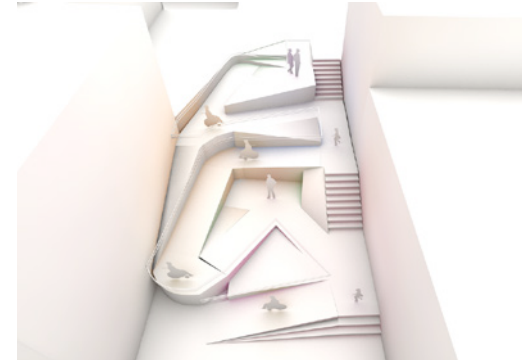
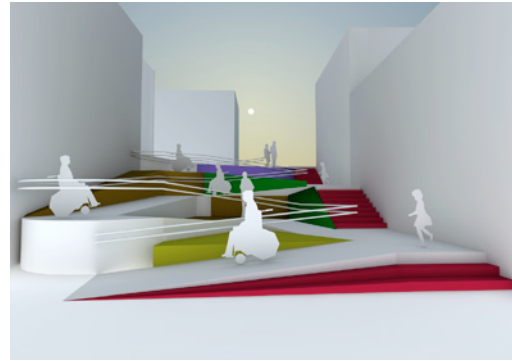
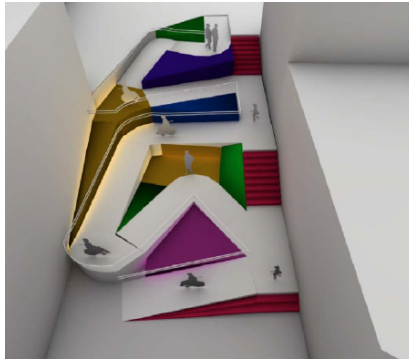
Todo ello bajo la idea de sacar el patio a la calle, y hacerlo de todos, usando para ello los colores de gitanillas, geranios y demás especies vegetales, habitualmente empleadas en los mismos, con los que se tinterán los distintos paramentos verticales y horizontales que el recorrido de la rampa-escalera vaya generando, componiendo así un gran patio público.

Para la mejora de la accesibilidad del entorno inmediato, en el espacio adyacente a la intervención en la cota superior (103,50 m) se procederá a realizar las actuaciones necesarias

en el pavimento y mobiliario, para adaptarlos al nuevo diseño de la plaza resultante de la ampliación de este espacio libre peatonal de encuentro de las dos escaleras, que estaba tan degradado, aumentando para ello el límite del acerado existente y describiendo un nuevo perímetro.

En lo que a cumplimiento normativo se refiere, y tras el análisis de accesibilidad, se ha llegado a la conclusión de que las condiciones de partida impiden la aplicación estricta de las prescripciones de pendiente máximas indicadas en la normativa más restrictiva en el momento de redacción del proyecto²⁶; no obstante, se consiguen unos valores que se consideran practicable, y óptimos dentro de lo reducido del espacio de actuación. El resto de parámetros referentes a las características y elementos de los itinerarios peatonales accesibles se ajustan a los valores regulados por la Normativa en vigor. (Todo ello se describe en el Anejo de Accesibilidad de dicho proyecto).

26. Ver nota 24.



■ Infografías del proyecto²⁸

La idea de proyecto se va a caracterizar por un itinerario que siempre avanza en la dirección de subida o bajada, evitando con ello la desorientación del peatón al no saber si se ha llegado al objetivo pretendido o no, como suele suceder en las rampas de tramos paralelos de ida y vuelta, ya que en este caso a medida que se asciende/desciende se está más próximo al objetivo-destino, siendo posible el control visual y a través del olfato y el tacto. Para ello, siempre va a aparecer señalizado cromáticamente y con diversos recursos el itinerario principal, con objeto de no provocar confusión y facilitar la orientación a personas con discapacidad cognitiva, visual e intelectual, lo que se consigue haciendo uso del color que es el eje de esta intervención-propuesta-atrevimiento.

Colores llamativos, vivos y brillantes que sirven de referencia a personas con discapacidad visual, cognitiva e

intelectual, sin olvidar a la población infantil, que será la más favorecida con esta actuación, aplicando para ello los criterios propuestos por el Sistema de orientación espacial Wayfinding²⁷.

El conjunto se concreta en 3 plataformas descanso, espacios de apeo y cruce que coinciden con descansillos de rampas y escaleras, a distintas cotas, y consiguen que dichos descansillos no sean de reducida superficie e impidan el cruce de varias sillas de ruedas o carritos de bebé, sino que se conviertan en zonas de descanso y ocio en las que poder recrearse, surgiendo entorno a los distintos tramos de rampa. A su vez harán alusión a las civilizaciones que ocuparon la ciudad en diversos momentos de su historia, generando adarves que aluden a la arquitectura islámica tan presente en la génesis de la ciudad de Córdoba.

27. En cuanto a la Configuración ambiental, como último factor a tratar del Wayfinding, se sabe que "la toma en consideración de las condiciones ambientales del lugar afecta a áreas distintas del diseño". Dimas García, op. cit.

Así, los factores implícitos en las inclemencias del tiempo o en las intervenciones humanas, inciden claramente en las tareas de diseño desde el punto de vista de los materiales y sus acabados. El soleamiento, por ejemplo, como veremos en el caso de AccArT21, afecta al deterioro cromático y a la percepción visual, los contraluces pueden ser verdaderos enemigos para las personas con ftofobia y los deslumbramientos afectan condicionando la visión a muchas personas. Si hablamos de la reflexión de la luz sobre los objetos y superficies podremos determinar que se convierten en personas con discapacidad visual por unos instantes aquellos que gozan de una visión sana.

28. Resulta importante destacar que las representaciones en 3D que en los planos se hacen son esquemáticas, es por ello que al tener este carácter, habrá ocasiones en las que no estén absolutamente representados todos los elementos que en las fichas de análisis de accesibilidad y en las descripciones técnicas se han comentado.

Éstas presentarán distintos colores, acabados con resina epoxi y aparecerán en 3 niveles diferentes, con la peculiaridad de que por la noche también será posible distinguir esos tres niveles gracias a las líneas de led que los iluminarán en distintas tonalidades sin producir deslumbramientos. A su vez, la rampa cuenta con muchos más descansillos estructurados y desarrollados con su conveniente señalización. En dichas áreas intersticiales que se asoman a la rampa como grandes balconadas que se alzan sobre el casco histórico de Córdoba, se plantea la posibilidad de incorporar exposiciones, realizar actuaciones, usándolas como pequeños escenarios, dadas sus reducidas dimensiones.

Los paramentos verticales que actúan como fachadas internas de la propia actuación, acabados en distintos colores con resina epoxi, llevarán pintadas unas inscripciones con textos en altorrelieve, contrastadas cromáticamente, sin reflejos y acompañados de transcripción a Braille y serán elegidas por la ciudadanía con la idea de invitar al paseante a conocer pensamientos de los grandes filósofos, artistas y escritores de las distintas épocas de la historia cordobesa.

Para lograr lo pretendido, en primer lugar, se plantea la reducción del ancho de la escalera actual, hasta adecuarlo a una dimensión aproximada de 1,70 m, destinando el espacio restante a la construcción de la rampa acabada en hormigón blanco con áridos reciclados, fraccionada en tramos, separados por mesetas horizontales de diferentes colores. Debido al elevado desnivel existente entre las calles las rampas requerirán un amplio desarrollo para conseguir pendientes adecuadas y lo más accesibles posible, y poder

así permitir sobre ella el tránsito de personas con cualquier discapacidad o limitación, no superando en ningún caso los máximos permitidos en función de la longitud de los tramos.

Debido al sistema híbrido que se plantea es posible combinar la subida tanto por escalera como por rampa, ya que ambas aparecen enlazadas, de modo que en cada uno de los tres tramos de escalera, de 3 peldaños, 8 y 8, es posible elegir continuar el recorrido a través de la rampa, o bien, continuar haciendo uso de los escalones y viceversa, tratando así de dar más opciones para las personas con problemas de movilidad.

La escalera acabada en hormigón blanco, presentará para facilitar la bajada una banda señalizadora a 3 cm del borde del peldaño y contrastada cromáticamente, en color azul añil, como color protagonista del barrio, y los peldaños tendrán la tabica contrastada cromáticamente con la huella²⁹.

Todo el itinerario irá flanqueado por barandillas de pvc reciclado de color amarillo, con pasamanos continuos y a doble altura³⁰, que se prolongarán al inicio y final de la rampa y escalera, y llevarán a ambos lados del comienzo de la rampa y de la escalera adosada en su parte inferior una inscripción en Braille, con los textos “Acceso a Calle Terrones” y “Acceso a Calle Doctor Barraquer” y el número de tramos de escalera, realizadas en vinilo transparente para informar a personas con discapacidad visual.

29. Dimensión peldaños: Longitud=1.70m; Huella=30cm; Contrahuella=16cm.

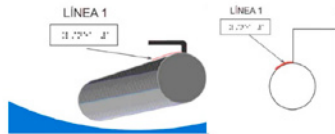
30. Pasamanos: continuos a doble altura, 70 y 95cm, que se prolongará 75cm al comienzo y final de la rampa y 45 cm en la escalera, ambos rematados hacia abajo.



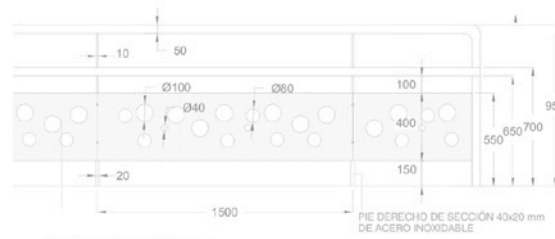
La conexión visual se fomenta gracias a la idea de que a través de los antepechos de la barandilla, transparentes de metacrilato con orificios de diámetro máximo 10 cm, que a su vez permite ir tocando la flora aromática de los ajardinamientos para servir de guía sensorial a personas que carecen de otras capacidades, se pueda tener control visual de todo el entorno en la subida/bajada a través de los elementos, al tiempo que sirvan para la evacuación de aguas al estar separados 10 cm de la cota de las rampas y escaleras, tan sólo interrumpidos por los pies de la barandilla.

En lo que a la estética/acabados/materiales respecta, se ha tratado en todo momento de reflejar el aspecto de un patio cordobés, es por ello que los colores empleados serán los de gitanillas y geranios para los paramentos verticales y un tono blanco para los pavimentos horizontales, ello se conseguirá usando hormigón blanco de alta resistencia y adherencia en la mayor parte de los pavimentos, primordialmente, en el itinerario continuo, y resinas epoxi de diversos colores en descansillos anexos a rampa y escaleras y en paramentos verticales tintados.

La presencia de los tramos de escalera y rampa y las zonas de intersección se indicarán mediante la instalación, en el pavimento de la zona de embarque y desembarque, de una franja tacto-visual de piezas especiales de acanaladura homologada.



DETALLE DE COLOCACIÓN DE TEXTO BRAILLE EN PASAMANOS



PANELES DE METACRILATO
DETALLE_ALZADO FRONTAL DE BARANDILLA CON DOBLE PASAMANOS. ESCALA 1:20



PLANO DESPIECE DE BARANDILLA

Berrio de San Basilio, Córdoba
PROYECTO DE EJECUCIÓN DE ITINERARIO SEGURO, ACCESIBLE Y FAVORECEDOR DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA EN ACCESO AL BARRIO DE SAN BASILIO

ARQUITECTA_ Mª CRUZ BLANCO VELASCO

FEBRERO 10

■ Imágenes del plano de despiece de barandilla

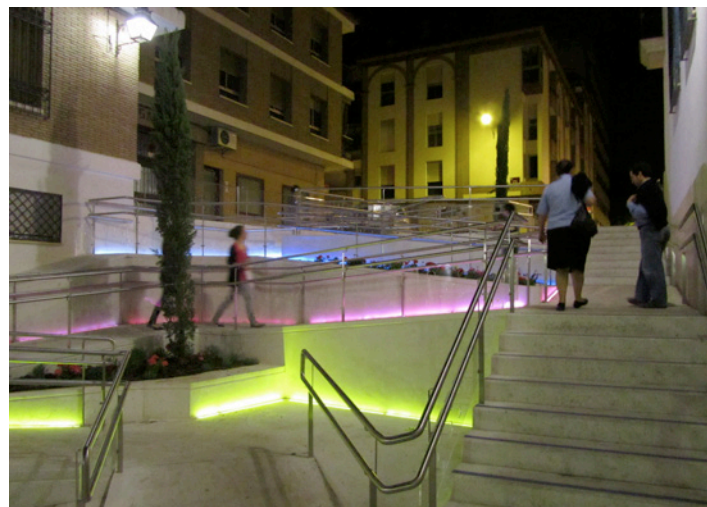
Se mejorará la calidad del mobiliario existente en el área de actuación, aumentando el número de faroles modelo “Córdoba” e incorporando iluminación de tres colores distintos, magenta añil y amarillo, a través de líneas de leds empotradas en el pavimento alineadas a los muros, en determinadas áreas de la rampa, la escalera y las zonas de estancia, con el fin de dar color a los tres niveles de plataformas y colaborar en la orientación a personas con discapacidad cognitiva, y problemas sensoriales, al tiempo que servir por el día como guía adosada a “línea de fachada” para personas con discapacidad visual, sirviendo para establecer límite entre paramento horizontal y vertical.

Y todo ello se colmata con la jardinería, que se caracteriza por la presencia de especies con floraciones en épocas distintas para poder tener siempre color en los parterres, el uso de especies aromáticas, para despertar los sentidos, provocar sensaciones dormidas en las personas con diversidad funcional y facilitar la orientación mediante el olfato, al mismo tiempo que la de usar plantas que resistan los fuertes contrastes térmicos de la capital cordobesa. Para ello se distribuyen en cuatro parterres ubicados a distinta cota junto a las fachadas compuestos por distintas especies y variedades³¹.

De lo proyectado a lo construido

La experiencia construida nos da idea de cómo un no-lugar urbano con uso de escalera se puede transformar en un espacio público con uso de rampa+escalera, zonas de estancia, áreas de juegos para niños, y espacios ajardinados. Pero la cadena de la accesibilidad³², encuentra en el proceso constructivo su eslabón perdido, ya que una vez más, y pese al esfuerzo de la Dirección facultativa, será imposible llegar al 100% de la construcción de lo proyectado en sutiles aspectos, tales como, el uso en los pasamanos de las barandillas

de pvc reciclado, que será sustituido por acero inoxidable, con el problema de calentamiento que ello acarrea debido a las altas temperaturas que se alcanzan en la ciudad de Córdoba, aparte del impacto visual.



31. Parterre 1: Festuca azul con Berberis rojo y un ciprés; parterre 2: Romero con cineraria y lantana camara; parterre 3: Dichondra con geranios; parterre 4: Lavanda con santolina.

32. “Cualquier persona que dude seriamente de sus posibilidades de alcanzar el destino se retraerá y no emprenderá el recorrido. En la sutileza de esa duda se esconde a menudo la discriminación más aguda para las personas con discapacidad, y por ello, la continuidad y la contigüidad en las actuaciones de accesibilidad es de una tremenda importancia”. ALONSO MARTÍNEZ, Fernando, Libro Verde de la Accesibilidad en España: diagnóstico de situación y bases para elaborar un plan integral de supresión de barreras”, Imserso, 2002.

También, y debido a la falta de mano de obra especializada ofrecida, será inviable el uso del color en los distintos paramentos verticales y con ello la presencia de los textos culturales, lo que se compensará con la iluminación de color proyectada y descrita anteriormente, que por decisiones posteriores a la entrega de la obra y tras varios meses en uso, será eliminada y sustituida por líneas de led blancas que romperán la necesidad de señalar el límite entre el paramento vertical y horizontal con contrastes cromáticos así como facilitar la orientación de personas con discapacidad cognitiva, visual e intelectual y niños en las horas de ausencia de luz.

Pero pese a todas estas dificultades, la intervención garantiza el cumplimiento de los criterios de Accesibilidad universal y diseño para todos, y sin duda supone un gran avance en el camino del urbanismo real en clave de Igualdad.





■ Imágenes de la obra ejecutada

