

Tema 7: Autonomía, independencia y Escuela de Vida

Título: Accesibilidad y capacidades cognitivas. Movilidad en el entorno urbano vialidad, transporte y edificios públicos

Autor: Jesús Hernández Galán

Director de Accesibilidad Universal de la Fundación ONCE.

Resumen:

La Dirección de Accesibilidad Universal de la Fundación ONCE y todas las organizaciones participantes concretaron en el año 2008 un proyecto para mejorar la accesibilidad cognitiva en el espacio urbano. Su objetivo inicial consistió en **“Sistematizar el conocimiento disponible, las experiencias y proyectos en materia de accesibilidad del medio urbano considerando las capacidades cognitivas con vistas a fundamentar recomendaciones y criterios técnicos en este ámbito”**.

Para sistematizar dicho conocimiento, se encargó a la empresa TECHNOSITE la realización de estudios que cubrieran dicho objetivo. Se sostuvieron reuniones con los técnicos y representantes de las organizaciones colaboradoras – Confederación ASPACE; Confederación Autismo España; DOWN España; FEAPS; FESPAU Autismo; Fundación Síndrome Down de Madrid - , así como con expertos del CEAPAT y de otras entidades, quienes realizaron además aportaciones, a través de entrevista o mediante una Wiki habilitada para el proyecto. De esta forma, partiendo del **“análisis de la situación actual en materia de accesibilidad del medio urbano considerando las capacidades cognitivas, y recogiendo los estudios, investigaciones, experiencias y proyectos tanto en España como en el ámbito internacional (Europa, Estados Unidos y otros países) se identificaron las líneas de actuación, sus aspectos convergentes, los principales resultados e iniciativas experimentales o de innovación”**. Se contó igualmente con la colaboración de la empresa Fundosa Accesibilidad, VÍA LIBRE.

En esta jornada se presenta el proyecto, los estudios ya elaborados recogiendo el estado de la cuestión, así como alguna de las experiencias tomadas de esos documentos y otras nuevas no recogidas en ellos. Se trata de dar a conocer lo hecho hasta ahora y tomar impulso para continuar adelante.

Los estudios se recogen en un documento denominado *ACCESIBILIDAD Y CAPACIDADES COGNITIVAS - movilidad en el entorno urbano - vialidad, transporte y edificios públicos*, con dos partes bien diferenciadas: *Conocimiento y experiencias* y *Legislación, normativa y estándares*.

Las dos partes se pueden descargar en el siguiente enlace Web:

<http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es/resultados.aspx>

Aquí se muestran únicamente las conclusiones con el objetivo de animar a la lectura del estudio completo

Parte 1: *Conocimiento y experiencias*

“Las ciudades contemporáneas, cada vez más densas y complejas en información y servicios, presentan barreras persistentes y otras nuevas a la orientación y comprensión de los espacios, a la realización de las actividades que les son propias como los desplazamientos peatonales, el uso de los transportes y de los edificios públicos. Mientras la conciencia respecto a la accesibilidad físico-arquitectónica y sensorial se ha venido implantando en la normativa y en la práctica, aun con carencias muy significativas y variaciones entre unos y otros municipios, edificios de uso común y medios de transporte, los aspectos cognitivos de la accesibilidad han recibido menor atención. Existen, con todo, experiencias notables de las que aprender, proyectos y estudios, tanto en España como en países de nuestro entorno que cuentan con una mayor trayectoria en este campo, sobre los que fundamentar aplicaciones y mejorar las prácticas.

Las distintas medidas en favor de la accesibilidad cognitiva del medio urbano buscan facilitar la comprensión y la orientación espacio temporal, la memorización y la predicción en los itinerarios, el desenvolvimiento en el transporte y en los edificios de uso público a través de distintos recursos enfocados a servir la información en términos eficaces y comprensivos.

Conforme a su objetivo, el presente informe expone y sistematiza un conjunto de perspectivas teórico metodológicas, experiencias y estudios en este ámbito. La mayoría se centra en la información accesible aplicada a la señalización, incluyendo la aplicación de metodologías como la Lectura Fácil o el Wayfinding. Este último enfoque, de proyección creciente en lo que se refiere a la orientación comprensiva, parte de observar los pasos y decisiones que adopta la persona para desenvolverse en los espacios públicos, al desplazarse por la ciudad o en un edificio, y pone en juego respuestas integrales que comprenden desde el diseño arquitectónico, a los elementos gráficos (incluyendo la señalética) y a la utilización de otros canales como el auditivo o el táctil para comunicar las informaciones, desde un sentido lógico, simplificador y coherente.

Las prácticas de señalización y "wayfinding" incluyen con frecuencia tanto los espacios como los edificios públicos en sus aplicaciones. En el ámbito de la **vialidad** se presentaron dos experiencias sobre señalización que atienden a la accesibilidad universal, considerando de manera específica los requerimientos cognitivos. La Señalización del Casco Histórico de Cuenca, ofrece un ejemplo de señalética en un entorno cercano en el que se tomó en cuenta la simplificación de la señalización informativa, mientras que la iniciativa "Signal4all" se sitúa en la línea emergente de aplicación de la tecnología a la orientación en los espacios públicos, incluyendo especialmente las necesidades de comprensión del entorno.

Respecto a los **edificios públicos** distintos estudios y experiencias ofrecen pautas específicas y convergentes para la mejora de la comunicación en estos espacios. "Señalización y Wayfinding en edificios públicos", un estudio llevado a cabo en Reino Unido, concluye que una buena señalización no lo es todo para conseguir la accesibilidad cognitiva, sino que el diseño lógico e intuitivo del edificio, el empleo de hitos (monumentos identificables), la asistencia del personal y el apoyo de la familia, amigos o personal auxiliar son elementos muy importantes para las personas con discapacidad cognitiva a la hora de desenvolverse en estos espacios. El caso de "Universal Symbols In Health Care" (Estados Unidos) trata de dar respuesta a la diversidad lingüística y dificultades de comprensión que pueden encontrar personas con dificultades para la lectoescritura en un espacio complejo como es el hospital. Aporta criterios probados y el resultado de que una adecuada señalización, clara y comprensible, facilita el desenvolvimiento de todos. Destaca también el valor de la accesibilidad cognitiva en una sociedad como la actual, con gran diversidad cultural y presencia de emigrantes. Se presentan también los hallazgos de aplicaciones sistemáticas en la perspectiva del wayfinding por parte de entidades gubernamentales australianas.

Por lo que respecta a nuestro país, se presentan iniciativas pioneras, de muy reciente implantación. Por un lado, el proyecto de eliminación de barreras cognitivas en el edificio del Ayuntamiento de Campo de Criptana, que busca facilitar la orientación a través de un sistema de pictogramas e imágenes. Por su parte, la Oficina Municipal de Atención a la Ciudadanía sin barreras de comunicación, del Ayuntamiento de Málaga, busca dar respuesta a los requerimientos para la orientación intuitiva de un público plural, tanto en los perfiles de discapacidad como de edades o lengua. Para ello articula distintas herramientas y elementos de apoyo que, por lo que respecta al sistema de pictogramas, combina los símbolos internacionales con otros de nueva creación, buscando la máxima convergencia y comprensión de unos y otros públicos para informar de los servicios y trámites disponibles. A través de otros casos se han

mostrado aplicaciones de psicología ambiental y la utilización de los colores para estructurar el entorno.

En cuanto a los **transportes**, se desprenden los aprendizajes de diversos informes de alcance nacional y europeo, aplicados al autobús o al ferrocarril, extrapolables a otros sistemas de transporte. Se recogen asimismo experiencias del Reino Unido en las que encontramos: consideraciones para mejorar la señalización, guías de lectura fácil para las personas con discapacidad cognitiva, recomendaciones para el personal sobre “cómo actuar” y soluciones alternativas para facilitar la información en las estaciones. Por su parte, los proyectos de investigación y correspondientes prototipos "Mobility-for-All" (Universidad de Colorado) como el TAD (Travel Assistant Device) (Centro para la Investigación del Transporte Urbano de la Universidad del Sur de Florida), se sitúan en la línea emergente de integrar nuevas tecnologías para facilitar la orientación en el entorno partiendo de las necesidades de las personas con discapacidad intelectual, desde un enfoque integrado, sociotécnico. Para completar el acercamiento a este panorama, se presenta el sistema de símbolos de comunicación universal desarrollado en colaboración entre el American Institute of Graphic Arts (AIGA) y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, estándar aplicado en espacios internacionales de transporte, como aeropuertos, o en eventos multiculturales, como pueden ser las Olimpiadas o congresos.

A la luz de la presente investigación, cabe concluir que en nuestro país recientemente se ha promulgado la exigencia normativa de implantar, para lograr la accesibilidad universal de los espacios urbanos, criterios de accesibilidad cognitiva, de comprensión del medio. Su grado de especificación difiere en unos y otros ámbitos y normativas, incluyendo ciertas directrices y recomendaciones, sobre todo en materia de señalización.

Por otro lado, para dar respuesta a la necesidad de dotarse de elementos de orientación comprensible, accesible en términos cognitivos, distintas entidades, en especial bajo iniciativa de las corporaciones locales con apoyo del tejido asociativo, han emprendido experiencias de implantación de estos criterios en distintas instalaciones (edificios de uso público, puntos de información al ciudadano, entornos de vivienda y residencia).

Resulta fundamental avanzar en la consecución de la accesibilidad cognitiva en los distintos entornos cumpliendo la ley y facilitando la inclusión de los beneficiarios de estas medidas, en un contexto de accesibilidad universal. Para ello la búsqueda de coherencia entre unas y otras soluciones facilitará su utilidad y progreso, así como la transferencia de mejores prácticas a lo largo del territorio, a impulso de distintos actores.

La variedad de perspectivas presentadas, experiencias, estudios e informes decantan líneas convergentes en concepto y método, así como un conjunto de aprendizajes que incluyen pautas para la orientación comprensiva en espacios abiertos, en edificios y en transportes.

En cuanto a **concepto**, el principio de accesibilidad universal mantiene estrecha afinidad tanto con la transversalidad de las dimensiones a considerar en las propuestas de accesibilidad cognitiva (en línea con el "wayfinding") como con la transversalidad de públicos: aunque se parta de un segmento específico y más directo en la identificación de necesidades, como pueden ser las personas con discapacidad intelectual y autismo, las soluciones han de armonizar y recoger los requerimientos de otros perfiles, señalados en páginas anteriores, incluyendo los de la diversidad lingüística y cultural y los resultantes de considerar la población en general (otras soluciones han partido, igualmente, desde la consideración de la diversidad cultural y lingüística para resultar en un beneficio para la mayoría).

En cuanto a **método**, las iniciativas de accesibilidad cognitiva más logradas comparten una metodología apoyada en dos perspectivas complementarias:

1. El análisis del estado del arte: Se ha partido del análisis sistemático del conocimiento y las referencias disponibles, en especial por lo que se refiere a la identificación de pictogramas de carácter universal y otros estándares, para garantizar la mayor coherencia con las aplicaciones existentes y, sobre todo, su viabilidad y su futuro.
2. El conocimiento de las necesidades de los usuarios de forma directa, tanto a través de técnicas de investigación centradas en el usuario como a través de la implicación en los proyectos de las organizaciones que representan a los colectivos contemplados en la actuación. De esta manera se han detectado necesidades y preferencias en el momento inicial así como en la práctica y se evalúan las experiencias.

Ambas perspectivas resultan imprescindibles para generar conocimiento fundamentado y acorde con el método de Diseño para Todos, recogido en la legislación vigente como procedimiento de avance en esta materia.

El presente documento, a través de la identificación analítica de enfoques y experiencias en el campo de la accesibilidad cognitiva urbana pretende ofrecer bases para la formulación de criterios y mejora de las experiencias en este terreno.

Parte 2: *Legislación, normativa y estándares*

El presente informe ofrece un acercamiento sistemático a la legislación, por una parte, y al desarrollo de estándares, por otra. Se ha llevado a cabo una identificación de las principales normas en el ámbito internacional y también a escala estatal, autonómica y municipal. Sobre cada norma se ha procedido a la selección de los artículos y secciones de especial pertinencia a nuestro objeto. En otros casos, se comenta el contenido de la ley citada.

En líneas generales, constatamos que la accesibilidad cognitiva o la consideración explícita de los requerimientos de las personas con discapacidad intelectual es un hecho aislado y reciente. La comprensión del entorno, las facilidades de comunicación se indican en algunos casos, quedan latentes en otros. Los recientes Reales Decretos de la LIONDAU sí plantean pautas relativas a la orientación tanto en edificios públicos -oficiales-, en espacios abiertos y en transportes. Constituyen una referencia legal cercana en el tiempo y con exigencias de aplicación que incluyen condiciones básicas de accesibilidad en los distintos elementos urbanos, instando a la adecuación de los espacios, edificios y transportes conforme estos criterios.

El aspecto que sin duda recibe una mayor atención es el relativo a la señalización, materia estrechamente relacionada con la comprensión y orientación en los entornos. Los desarrollos en este campo alcanzan grados notables de especificidad y concreción, tanto en nuestro país como en otros.

A su vez, los estándares internacionales en materia de accesibilidad urbana recogen también criterios específicos relativos a orientación, localización y comunicación con el entorno, es decir, señalización, en respuesta a las exigencias legales. En este documento se reúnen distintos estándares, aquellos de referencia, que tratan sobre esta materia, de manera que es posible observar la coherencia y variaciones o matices en las especificaciones técnicas.

El desarrollo actual de la señalética es el fundamento para toda consideración aplicada de accesibilidad cognitiva en el medio urbano. Sin embargo, está por contrastar si estas indicaciones de señalización resultan suficientes a la hora de facilitar la efectiva comprensión del medio considerando las distintas capacidades y circunstancias cognitivas, la orientación en los itinerarios, el uso autónomo y seguro de los espacios al aire libre, de los transportes y edificios públicos.”