

EL MODELO BARCELONA DE ESPACIO PÚBLICO Y DISEÑO URBANO:
ACCESIBILIDAD DE LAS PLAYAS DE BARCELONA

Braille



UNIVERSIDAD DE BARCELONA
FACULTAD DE BELLAS ARTES

TRABAJO FINAL PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MÁSTER EN
DISEÑO URBANO: ARTE, CIUDAD, SOCIEDAD

AUTORA: BORYANA GEORGIEVA MIHAYLOVA

TUTOR: DR. TOMEU VIDAL



UNIVERSITAT DE BARCELONA

FACULTAD DE BELLAS ARTES



EL MODELO BARCELONA DE ESPACIO PÚBLICO Y DISEÑO URBANO:

ACCESIBILIDAD DE LAS PLAYAS DE BARCELONA

AUTORA: BORYANA GEORGIEVA MIHAYLOVA

TUTOR: DR. TOMEU VIDAL

TRABAJO FINAL PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MÁSTER EN

DISEÑO URBANO: ARTE, CIUDAD, SOCIEDAD

TRIBUNAL:

PRESIDENTE: DR. PEDRO BRANDAO. INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO DE LISBOA

VOCAL: DRA. JOANA DA CUNHA LEAL. INSTITUTO DE HISTÓRIA DA ARTE. UNL.

SECRETARIO: DR. JOAO PEDRO COSTA. FAUTL. UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

Barcelona, JUNIO 2012

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer al director de esta tesina, el Dr. Tomeu Vidal, por su ayuda y sabios consejos a la hora de encaminar mi investigación, su disponibilidad, comprensión y aportaciones.

No puedo dejar de mencionar a la Design For All Foundation por su disposición a facilitarme información desinteresadamente.

También quiero agradecer a todos mis amigos y compañeros maravillosos por su apoyo incondicional durante todo este tiempo, sin cuya colaboración este trabajo no se hubiera hecho realidad, y muy especialmente a Monique Coy, Oscar Piña, Sue Dominguez, Katerina Vulcheva.

Finalmente, me gustaría dar las gracias a mi familia que siempre ha confiado en mí, por su comprensión, paciencia, afecto y colaboración, sobre todo a mi hermana por estar siempre a mi lado y por darme ánimos en los momentos más difíciles.

SUMARIO

AGRADECIMIENTOS.....	3
ABSTRACT.....	6
RESUMEN.....	7
INTRODUCCIÓN	8
OBJETIVO GENERAL	9
METODOLOGÍA.....	10
1. EL MODELO BARCELONA	13
2. LA ACCESIBILIDAD.....	22
2.1 El concepto de accesibilidad	22
2.2 La accesibilidad según normativas legales	24
3. SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA ANALIZAR LA ACCESIBILIDAD DE LAS PLAYAS	27
3.1 Transporte público	28
3.2 Aparcamientos adaptados	30
3.3 Itinerarios peatonales.....	31
3.4 Información.....	32
3.5 Elementos de movilidad vertical.....	33
3.5.1 Escaleras.....	33
3.5.2 Rampas.....	34
3.6 Vados.....	36
3.7 Mobiliario urbano (en el entorno de la playa).....	38

3.8 Paseos marítimos.....	40
3.9 Pavimentos.....	41
3.10 Pasarelas	42
3.11 Equipamientos y mobiliario urbano de la playa.....	43
3.11.1 Duchas.....	44
3.11.2 Servicios higiénicos	44
3.11.3 Vestuarios	45
3.11.4 Quioscos.....	45
3.11.5 Papeleras.....	46
3.11.6 Sillas y torres de vigilancia.....	46
3.11.7 Ayudas técnicas.....	46
3.11.8 Fuentes.....	47
3.11.9 Juegos infantiles.....	47
3.12 Bandera Azul	48
4. ELABORACIÓN DE FICHAS DE ANÁLISIS.....	50
5. FICHAS DE ANÁLISIS.....	56
CONCLUSIONES.....	96
BIBLIOGRAFÍA	98
ÍNDICE DE TABLAS, FIGURAS E ILUSTRACIONES.....	101
ÍNDICE ANALÍTICO	107

ABSTRACT

The major transformations that occurred in Barcelona in the last decades gave rise to what is known as Barcelona model. This is a long process influenced by changes in different spheres of the social, economic and political life of the city.

Barcelona has become a worldwide model, whereby it remains the subject of several studies and researches, and a reference for various projects in other cities. This work traces back the urban transformations, exploring the most relevant features and the set of factors that have contributed to its development.

The Barcelona Model gives us the opportunity to observe the level of accessibility achieved in the city, and the process of its development as one of its most relevant aspects. This research investigates the accessibility of the beaches as part of the public space, and highlights the right to access and to enjoy them by all the citizens, as until recently they were not an open or accessible space for everybody.

During the investigation was not found any comprehensive study regarding the accessibility to the beaches, hence the great importance of conducting this research. In the analysis presented below were taken as a reference different urban design interventions on the maritime front of Barcelona, with special emphasize of their impact on the current situation of the beaches.

The result of this research is a fairly accurate survey of the current situation of the beaches of Barcelona, which can serve as a starting point for the total optimization of these beaches as well as be applicable to other beaches in the world.

KEY WORDS: accessibility, Barcelona Model, beaches, public space.

RESUMEN

Las grandes transformaciones que sucedieron en la ciudad de Barcelona a lo largo de las últimas décadas dieron lugar a lo que hoy es conocido como Modelo Barcelona. Se trata de un proceso largo, influido por los cambios en las diferentes esferas de la vida social, económica y política de la ciudad.

En éste trabajo se tienen en cuenta los cambios de carácter urbanístico, explorando las características más relevantes y el conjunto de factores que han contribuido al desarrollo de dicho modelo.

De una ciudad en crisis, Barcelona logró llegar al punto de convertirse en un ejemplo mundial, por lo cual fue y sigue siendo objeto de varios estudios e investigaciones, incluso a ser referencia para diferentes proyectos en otras ciudades.

El Modelo Barcelona nos permite observar el nivel que ha alcanzado la accesibilidad y el proceso de desarrollo que ha tenido en la ciudad como uno de sus aspectos más relevantes. Esta investigación estudia la accesibilidad de las playas como parte del espacio público, y resalta el derecho a acceder y disfrutar de ellas por todos los ciudadanos, ya que hasta hace poco no eran un espacio abierto o accesible para los usuarios.

Durante el proceso de recopilación de información no se encontró ningún estudio exhaustivo de la accesibilidad a las playas, de aquí parte la importancia de realizar ésta investigación, resaltando al mismo tiempo, la importancia de las diferentes intervenciones de diseño urbano realizadas en las playas de Barcelona y que sirvieron de referencia en el análisis a continuación presentado.

El resultado de ésta investigación es un estudio bastante preciso de la situación actual de las playas barcelonesas, que puede servir como punto de partida para la optimización total de dichas playas y posiblemente aplicable a otras partes del mundo.

PALABRAS CLAVES: accesibilidad, Modelo Barcelona, playas, espacio público.

INTRODUCCIÓN

¿Qué sería una ciudad sin barreras? ¿Y qué definición daríamos a la accesibilidad si ellas no existieran? Hace décadas las demandas de la gente discapacitada dieron inicio a un cambio de la percepción del entorno, que generó la supresión de barreras arquitectónicas y convirtió a la accesibilidad en un elemento indispensable a la hora de construir una ciudad sostenible. ¿Podríamos entonces imaginarnos que en unas décadas la accesibilidad va a ser un componente del entorno tan natural que dejará de existir y ser tema de debate?

El tema de la accesibilidad es muy relevante, no sólo en la actualidad sino también para el futuro. Por esta razón la presente investigación escoge éste eje del Modelo Barcelona, con el fin de dar a conocer la transformación que ha tenido la ciudad en éste ámbito.

En un sentido físico, la accesibilidad tiene una explicación muy sencilla, es aquella característica/cualidad del entorno que permite a todo el mundo, independientemente de sus capacidades físicas, moverse y/o desplazarse de una manera autónoma. Detrás de ésta explicación hay varios factores que influyen para analizar la accesibilidad, a saber: sociales, económicos, políticos y medioambientales.

Al analizar la ciudad de Barcelona encontramos como factor importante y que determina su carácter a El Mar. Entonces conviene aprovechar ésta circunstancia para estudiar los cambios que ha experimentado la ciudad en su frontal marítimo, por lo cual la investigación se centrará en la accesibilidad de las playas.

Las playas, siendo un espacio natural, requieren especial atención en el momento de decidir hasta qué punto se puede intervenir para ser usadas. Resulta difícil, por lo tanto, elaborar una estrategia de actuación que elimine las barreras arquitectónicas y a la vez no cause un impacto grave al medio ambiente.

He querido profundizar en el proceso sufrido por las playas de Barcelona para llegar al nivel actual de accesibilidad, analizar sus orígenes, el desarrollo del concepto de accesibilidad, los factores sociales y culturales que le han ido afectando en menor o mayor grado, y la adaptación al aumento de las capacidades turísticas de la ciudad.

Por último quisiera resaltar que adaptando las playas, estamos contribuyendo a mejorar la calidad de vida de todas las personas.

OBJETIVO GENERAL

Analizar la accesibilidad de las playas de Barcelona.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Estudiar cómo ha ido evolucionando el concepto de accesibilidad a través de las diferentes leyes y normativas tanto a nivel local como a nivel internacional.
2. Presentar una síntesis de los criterios y procedimientos para analizar la accesibilidad de las playas.
3. Elaborar fichas con los criterios a tener en cuenta para analizar la accesibilidad de las diez playas de Barcelona.
4. Analizar y concluir el grado de accesibilidad de cada una de las playas.

METODOLOGÍA

Comenzamos por el análisis documental a realizar en cinco fases:

La primera fase de la investigación consistió en la localización de las fuentes secundarias de información, análisis de los antecedentes históricos y los estudios previos en relación al tema para contextualizarlo a través de la historia. Para el desarrollo de ésta fase se realizó el rastreo e inventario de los documentos existentes y disponibles en bibliotecas especializadas, internet, fundaciones e instituciones de enfoque urbanístico y similares.

En la segunda fase se hizo una clasificación de los documentos identificados, subdividiéndolos por categorías (historia, equipamientos, normativas, planos, etc.).

En la fase siguiente se hizo una selección de los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación, ponderando los aportes a la misma de la forma más objetiva posible.

Se han estudiado diferentes leyes y normativas que definen la accesibilidad, con el fin de dar a conocer la realidad del tema. Para poder comprender la escala del problema se hizo la recopilación de información a nivel internacional, nacional, de comunidad y a nivel local.

Posteriormente se elaboró una lista con la bibliografía más relevante.

Durante la cuarta fase se realizó una lectura en profundidad del contenido de los documentos seleccionados, para extraer elementos de análisis y consignarlos en notas marginales que registraban los patrones, tendencias, convergencias y contradicciones que se iban descubriendo; sintetizando los criterios para el análisis de las playas, para lo cual se revisaron manuales y libros de urbanismo y diseño urbano, revistas y artículos vinculados con el tema, etc.

El último paso consistió en realizar una lectura cruzada y comparativa de los documentos en cuestión, ya no sobre la totalidad del contenido de cada uno, sino sobre los hallazgos previamente realizados, de modo que sea posible construir una síntesis comprensiva total de la accesibilidad, sus inicios, sus factores de desarrollo, su conceptualización, sus beneficiarios directos e indirectos, su ubicación en la ciudad y su importancia para la sociedad.

Terminado este proceso de análisis documental, procedimos a la elaboración de las cuatro fichas técnicas de evaluación que sirvieron como instrumento de análisis del grado de accesibilidad de las diez playas de Barcelona durante el posterior trabajo de campo, proceso de observación no participante.

El trabajo de campo consistió en visitar todas y cada una de las 10 playas de Barcelona, ficha en mano. Se trató de cumplimentar todos los apartados establecidos en las cuatro fichas, se tomaron pruebas gráficas de cada espacio, que servirían de apoyo a la hora de revisar la información recogida.

Como fin del proceso de investigación se organizó la información de tal forma que se establecieron unos antecedentes (primer capítulo), se contextualizó la accesibilidad (segundo capítulo), se sintetizó la actualidad de los criterios de accesibilidad del entorno (tercer capítulo), se estructuraron las cuatro (4) fichas de análisis de accesibilidad (cuarto capítulo) y con ellas se evaluó el nivel de accesibilidad de las diez playas (quinto capítulo); producto de este análisis se llegó a las conclusiones finales de la investigación.

CAPÍTULO 1

EL MODELO BARCELONA

1. EL MODELO BARCELONA

Explorando la historia urbanística de Barcelona a partir de la segunda mitad del siglo XIX en un plan general podemos destacar cuatro grandes acontecimientos que definen su desarrollo futuro: el plan Cerdá, que permite el ensanche de la ciudad; la Exposición Universal de 1888, que determina la demolición de la Ciudadela y el desarrollo de su entorno; la Exposición Internacional de 1929, que contribuye al desarrollo de la zona de plaza España – Montjuic y la celebración de los Juegos Olímpicos en 1992, que además de los equipamientos especiales y todas las intervenciones que lleva a cabo, da inicio a los proyectos sobre la apertura de la ciudad hacia el mar.

No cabe duda que los Juegos Olímpicos han influenciado en el afianzamiento del modelo Barcelona, pero ¿qué factores están en la base de este cambio enorme que sufre la ciudad? Podemos empezar con la crisis urbana (años 70) en la que se encontraba la ciudad, que se caracterizaba con gran diferencia entre la situación en el centro moderno y el casco antiguo. Después de haberse “liberado” de las murallas, el centro histórico entró en un período de fuerte degradación, que apenas al final de los años setenta veía el principio de un posible cambio. En el mismo tiempo el centro moderno, cada vez más poblado y deseado, necesitaba una intervención urgente en su infraestructura. Así Barcelona se enfrentaba a una situación que requería un plan de actuación sólido. Como señala Jordi Borja <<la velocidad del cambio no se debe a una situación inicial de riqueza y dinamismo sino que es una respuesta a una fuerte crisis de la ciudad>>.¹

Especialmente significativa resulta la transición a la democracia, que por una parte facilitó el establecimiento de varias leyes y ordenanzas, y por otra – la compra del suelo. Todo esto, junto con las posibilidades urbanas que, antes de cualquier intervención la ciudad de Barcelona poseía, creó una realidad que ya estaba preparada para transformarse.

Hay que tener en cuenta que Barcelona disponía con gran apoyo social, que combinado con el espíritu emprendedor de los ciudadanos, aseguraron un terreno estable para la construcción de la ciudad. <<Nuestra respuesta a la pregunta ¿cómo han hecho tanto en tan poco tiempo? siempre ha sido ‘llevábamos 20 años luchando y esperando y estábamos de acuerdo sobre lo que se debía hacer.’>>²

Es importante aclarar que poco después de las primeras elecciones democráticas municipales, con la iniciativa del alcalde elegido Narcís Serra y el arquitecto Oriol Bohigas, empezó una nueva política urbanística de Barcelona que destacaba como elemento esencial la intervención en los espacios públicos de la ciudad. Los alcaldes que vinieron después, junto con los concejales de Urbanismo y los arquitectos responsables de los proyectos urbanos, siguieron trabajando en la misma dirección.

¹ BORJA, Jordi. *Un modelo de transformación urbana 1980-1985*. Quito: Programa de Gestión Urbana, PGU-LAC, 1995, p.8

² *Ibid*: 10

Una decisión del gobierno que tuvo un gran impacto sobre el desarrollo posterior de la ciudad fue la descentralización territorial, cuyo objetivo fue no solo dividir territorialmente el municipio, sino establecer un equilibrio entre las diferentes zonas y además promover la participación ciudadana.

En los años 1979-82, con financiación municipal, empezaron una serie de pequeñas actuaciones por toda la ciudad, que tenían como prioridad los distritos más deficitarios. El enfoque, como ya he señalado más arriba, era en los espacios públicos. <<Se multiplican las iniciativas y procedimientos para establecer diálogo y cooperación con los ciudadanos (...) Se reflexiona sobre los grandes proyectos, se preparan y se anuncian: candidatura en los JJ.OO., nuevas centralidades, frente marítimo, rondas, renovación de la ciudad histórica, planes ambiciosos (integrales) de transformación de los barrios marginales o degradados.>>³

Gracias a la descentralización territorial se hizo posible hacer intervenciones específicas, que en el mismo momento no fueran aisladas, lo cual determinó el carácter íntegro de la transformación. Resulta necesario por tanto, destacar que este proceso global se logró precisamente a través de una división.

Hablando del modelo Barcelona es imprescindible mencionar el gran cuidado por el diseño que mostraron los implicados en las transformaciones del espacio público. Se prestó especial atención a todas las intervenciones que sufrió la ciudad – el mobiliario urbano, el arte público, la construcción de los nuevos edificios, la renovación de los antiguos equipamientos. El estilo con que Barcelona dibujaba su espacio público no solo incrementó el orgullo de sus ciudadanos, sino promovió la ciudad en plan mundial y aumentó inversiones de diferente carácter. << La estética urbana cumple una triple función. Primero, de integración ciudadana, tanto a nivel global como de barrio... En segundo lugar, la estética es la prueba de calidad de las Administraciones públicas... y en tercer lugar, la estética urbana acentúa los elementos diferenciales y el atractivo de la ciudad. Es un elemento fantástico de *city marketing*. >>⁴

En este sentido conviene recordar que Barcelona siempre ha sido una ciudad con grandes posibilidades urbanísticas: <<De una gran personalidad, delimitada entre sus dos montañas y el mar, Barcelona es una ciudad mediterránea que cuenta con una notable solera artística y cultural, con bellos y singulares edificios de antiguas y nuevas corrientes, con la rehabilitación y recuperación del patrimonio, muchos de ellos adaptados a personas deficientes visuales, invidentes o personas con limitaciones de desplazamiento. >>⁵

En su libro *Transforming Barcelona* Marshall habla de cuatro dimensiones del cambio:

- new roads, and redesign of existing roads.
- new public spaces – squares, beaches, promenades (ramblas).
- new public buildings, most delivering public services (libraries, museums, sports centres, offices, community centres, health centres, schools, markets), some doubling up as tourist venues.

³ BORJA, Jordi. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, [en línea], [Consulta: 14 septiembre 2011], Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/12415/1/5488763.pdf>>, p.83

⁴ BORJA, Jordi. *Un modelo de transformación urbana 1980-1985*. Quito: Programa de Gestión Urbana, PGU-LAC, 1995, p.14

⁵ RED DE CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA, *La accesibilidad: Hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano natural*. [en línea], 2006, [Consulta: 12 septiembre 2011], Disponible en: <<http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/viewFile/261/256>>, p.47

- new infrastructure – many expanded or completely new facilities, whether the large storm drains, rail extensions or diversions, stations, airport, street lighting, telecommunications.⁶

Estos cambios no serían posibles sin la fuerte cooperación público-privada y las grandes inversiones que se realizaron.

En 1974 se establece la Corporación Metropolitana de Barcelona, que ampliaba las competencias de la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns del Área Metropolitana, incluyendo Barcelona y veintiséis municipios más que estaban en su alrededor. La corporación controlaba el planeamiento y se encargaba de equilibrar las inversiones entre los diferentes municipios. Entre sus funciones entraban una serie de actuaciones concretas en relación de los temas del transporte, el agua y el saneamiento, los residuos. La creación de esta corporación fue un paso muy importante hacia el futuro Plan General Metropolitano.

El Plan General Metropolitano fue aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona en 1976. El plan fue dirigido a una ordenación urbana, englobando un territorio de veintisiete municipios. Es importante acentuar en el hecho que en este plan se prestó especial atención a la multiplicación de los espacios verdes y las zonas de utilización privada. << Por tanto el plan general metropolitano significa un esfuerzo importante en una situación social y política crítica. Su contribución fundamental había sido la de establecer un marco de referencia más razonable y ajustado a las variables generales de hecho urbano de Barcelona. >>⁷

Como un factor con gran importancia por el desarrollo futuro de la ciudad debe destacarse la transición a la democracia. Es entonces cuando empiezan a dar resultados las reivindicaciones de los movimientos sociales. << Es un momento vivo, de gran dinámica, en el que se discuten los problemas urbanos más acuciantes, con la voluntad de afrontar su resolución. >>⁸ Entre los objetivos de los primeros ayuntamientos democráticos entra la revisión de los existentes planes urbanísticos en casi toda Cataluña. En su libro *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta* Busquets habla de un programa de relanzamiento urbano de Barcelona que emprende el nuevo ayuntamiento, con objetivo de dar respuesta a la fuerte presión social que se había acumulado durante los últimos años.

<<Durante la primera parte de la década de 1980 el ayuntamiento tuvo que atender a los grandes déficits urbanísticos y de equipamiento procedentes del pasado, en una situación económica difícil y con cifras elevadas de paro.>>⁹ El segundo reto para el ayuntamiento de Barcelona, después de haber planificado la resolución de los problemas con las reivindicaciones sociales, fue la regeneración del centro. El plan de actuación incluía intervenciones en calles y plazas, como al principio tenían un carácter puntual. En el inicio de los años 80, con el crecimiento de la confianza al gobierno y la mejora de la situación económica, se creó una situación más estable que ya permitía actuaciones de gran escala. <<La experiencia de Barcelona experimenta un cambio de escala, de la pequeña actuación, a la gran intervención; también una evolución del proyecto simple monográfico – una plaza, un parque, una escuela -, al proyecto complejo – un conjunto de calle, edificio y zona verde con gestión integrada -; del proyecto público al partnership (cooperación), asegurando el compromiso de la iniciativa privada en operaciones de claro alcance general o público; de la planificación normal a la excepcional,

⁶ MARSHALL, Tim. *Transforming Barcelona*. London: Routledge, 2004, p.12

⁷ BUSQUETS, Joan. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: MAPFRE, S.A. 1992, p.309

⁸ *Ibid*: 311

⁹ CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Serbal 2009, p.13

encontrando pautas comunes para la regulación cotidiana de la ciudad y las grandes actuaciones del 92.>>¹⁰

No hay que menospreciar el hecho que en aquella época Barcelona contaba con el apoyo y la ayuda de un grupo de profesionales entre los que se destacaba Oriol Bohigas, junto con jóvenes de la Escuela de Arquitectura y otros expertos, todos unidos por la idea de la mejora de la ciudad.

Especialmente significativas resultan las transformaciones de las viejas industrias y antiguos equipamientos en espacios de uso público – plazas, parques. Cuando es, entonces, el inicio de una serie de intervenciones que tenían como objetivo actuar en espacios centrales en cada distrito, manteniendo un equilibrio entre las diferentes zonas de la ciudad. Busquets define esta condición coyuntural como una de las <<dimensiones más interesantes de los proyectos de espacio urbano en la Barcelona de los 80 >> Ejemplos de parques urbanos de aquella iniciativa son la España Industrial, El Clot, RENFE – Meridiana. Es muy importante señalar que en estas transformaciones se nota una especial atención a los aspectos simbólicos en los diferentes puntos de intervención, buscando elementos significativos, que podrían mantener la relación con la propia población.

Entre los años 1976 y 1983 ha de mencionarse la aparición del plan especial de reforma interior (P.E.R.I.), cuyo objetivo principal fue permitir una actuación sectorial. <<Para ejecutar estos planes especiales se define el concepto de unidad de actuación o intervención integrada como campo del nuevo proyecto y gestión urbana.>>¹¹ Una característica muy significativa de este plan es la organización de la rehabilitación por sectores. Es entonces cuando se empieza la recuperación de Ciutat Vella, que era uno de los retos más importantes de la nueva política urbanística de Barcelona, teniendo en cuenta la situación compleja en el centro histórico.

Otro paso considerable en la construcción de Barcelona fue la reorganización del sistema viario. El objetivo fue no solo crear un equilibrio entre las diferentes zonas de la ciudad, sino reforzar la idea de una ciudad bien organizada y accesible. Se engloba el sistema entero - desde las rondas que rodean la ciudad, pasando por las redes secundarias y las calles de nivel local, llegando a los espacios peatonales. <<Ha habido un esfuerzo de recuperación de espacios viarios para los peatones, con ensanchamiento de aceras, que facilitan el paseo y la convivencia.>>¹² Más tarde, con el inicio del <<programa 92>> se desarrolla el proyecto de los cinturones de circunvalación.

Un punto importante en el desarrollo de la ciudad fue la creación de las áreas de nueva centralidad. Esta idea nació como una posible resolución de la tercerización de la ciudad. La necesidad de la transformación provenía de la situación en el distrito de Eixample, que ya había dejado su papel de lugar residencial y cada vez más zonas se convertían en un área de oficinas. La intervención incluía las cuatro áreas olímpicas y otros nudos importantes como la plaza Cerdá, la plaza de las Glorias, Renfe-Meridiana, Port Vell, la calle Tarragona, la prolongación de Diagonal. En cada zona se desarrollaba una estrategia diferente – el área de RENFE-Meridiana estaba dirigida a las actividades comerciales, en la zona del puerto se proponían actividades más lúdicas, el área de Diagonal-Serra era orientada a los agentes económicos etc.

¹⁰ BUSQUETS, Joan, *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: MAPFRE, S.A. 1992, p.322

¹¹ *Ibid*: 338

¹² CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Serbal 2009, p.50

No cabe duda de que el acontecimiento más emblemático de las últimas décadas del siglo pasado fue la celebración de los Juegos Olímpicos en Barcelona en 1992. La idea de la presentación de la candidatura fue propuesta por el alcalde Narcís Serra en 1981. Barcelona consiguió la nominación en 1986, pero entre los años 1983-1986 se hicieron una serie de proyectos que precedían las grandes transformaciones que se iban a realizar. A partir de 1986, la ciudad entró en un período de construcciones de gran escala, de proyectos ambiciosos, que ya tenían otras características porque se trataba de un “plan” que tenía un objetivo bien determinado y además estaba delimitado en el tiempo. Como Busquets señala: <<Nos parece más justo entender que en este proceso, iniciado a principios de los 80, el programa 92 nace primero como meta u objetivo general, para pasar ser plan o programa urbanístico y convertirse en una serie de proyectos separados (...) de gran ambición y escala.>>¹³ En este sentido conviene citar Borja: << las grandes realizaciones infraestructurales que se realizaron en el período 87-92 hubieran requerido dos, tres o cuatro veces más tiempo sin los Juegos.>>¹⁴

El programa de actuación incluía cuatro puntos claves: el Anillo Olímpico, la Villa Olímpica, el Diagonal y Valle d’Hebrón, como todas tenían que estar conectadas por un cinturón de circunvalación a la ciudad. Estas intervenciones estaban directamente relacionadas con la futura celebración de los JJ.OO. e incluían equipamientos deportivos y residenciales, vías conectoras. << Y sobre todo, los grandes proyectos son y parecen estar pensados para la ciudad de después del 92, no al servicio del acontecimiento.>>¹⁵ Paralelamente a estos proyectos se siguió trabajando en varios puntos de la ciudad.

En el año 1988 se crea la *Asociación del Plan Estratégico de Barcelona* con la participación de un gran número de organizaciones de carácter económico y social, que tiene como objetivo principal desarrollar las líneas estratégicas que van a conducir las transformaciones territoriales. Esta Asociación da inicio a los tres planes estratégicos para la ciudad de Barcelona a llevarse a cabo en los años 1990, 1994 y 1999 respectivamente.

En 2002 se aprueba el primer Plan Estratégico Metropolitano – una asociación privada, promovida por el Ayuntamiento de Barcelona, que integra 36 municipios que conforman el área metropolitana de Barcelona. Se creó con objetivo de identificar y promover estrategias de apoyo al desarrollo económico y social del Área Metropolitana de Barcelona, entonces sus finalidades consistían en:

- anticiparse a los retos del futuro
- facilitar los cambios necesarios para afrontar estos retos
- promover la participación de todos los actores implicados
- hacer posible el consenso entre intereses divergentes
- priorizar decisiones ¹⁶

Asimismo, en el año 2002 se crea el *Forum de municipios del litoral de la Región Metropolitana de Barcelona* con el fin de ser un lugar de encuentro de los gobiernos municipales, y tres años

¹³ BUSQUETS, Joan. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: MAPFRE, S.A. 1992, p.368

¹⁴ BORJA, Jordi. *Un modelo de transformación urbana 1980-1985*. Quito: Programa de Gestión Urbana, PGU-LAC, 1995, p.7

¹⁵ BORJA, Jordi. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, [en línea], [Consulta: 14 septiembre 2011], Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/12415/1/5488763.pdf>>, p.84

¹⁶ PLÁ ESTRATÉGIC METROPOLITÁ DE BARCELONA, [en línea], [Consulta: 12 septiembre 2011], Disponible en: <<http://www.pemb.cat/es/>>

después se inicia la redacción del *Plan Estratégico del Litoral de la Región Metropolitana de Barcelona*. En el área de actuación entran los 27 municipios del litoral de la Región Metropolitana de Barcelona. Las actuaciones que prevé el Plan están concentradas en las redes de infraestructuras de transporte, la integración urbana de los polígonos industriales y el desarrollo sostenible del litoral.

Dentro de los proyectos recientes, cabe destacar el 22@. El proyecto representa la transformación urbana de un área industrial de Poblenou en un distrito innovador << que ofrece espacios modernos para la concentración estratégica de actividades intensivas en conocimiento.>>¹⁷ En Barcelona se considera como el proyecto de transformación urbanística más importante en los últimos años y en nivel europeo como uno de los más ambiciosos.

Por último conviene mencionar el gran proyecto de “Barcelona Sagrera Alta Velocidad” que se firmó en 2003 con un acuerdo entre la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Cataluña y el Ministerio de Fomento. El proyecto supone un conjunto de equipamientos que incluye la nueva estación de la Sagrera, un edificio singular que ya está diseñado por Frank O. Gehry así como la renovación urbana de los barrios en su entorno.

Una de las huellas más importantes que ha dejado el modelo Barcelona es la accesibilidad. Es un proceso, cuyas raíces podemos encontrar décadas antes de las grandes transformaciones de los 80 y cuya explicación empieza por la sociedad.

En la época de la dictadura franquista (en los años 50) empezaron las reivindicaciones de las personas con discapacidad. Como señala Francesc Aragall <<muchas de aquellas personas (...) formaban parte de la herencia de la Guerra Civil que, de la misma manera que cualquier conflicto bélico, dejó un número elevado de personas con discapacidades que, dependiendo del bando, recibían un tratamiento diferente.>>¹⁸

Con la transición a la democracia Barcelona entró en una nueva etapa de desarrollo que prometía dar respuestas a las demandas de los ciudadanos. Se facilitó el establecimiento de una especie de leyes y ordenanzas que dieron el principio de un largo camino hacia una ciudad para todos. Es entonces cuando se comenzó a pensar en la supresión de las barreras arquitectónicas.

La primera ley que se aprobó en relación fue en 1982 – Ley de Integración Social de los Minusválidos, que fue seguida por un Decreto de la Generalitat de Cataluña y que ambos reglamentaban soluciones para la eliminación de las barreras arquitectónicas. El paso siguiente fue promover esta iniciativa por lo cual en 1991 el Parlament de Cataluña aprobó la Ley de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, que ya definitivamente trataba la necesidad de redactar un plan de accesibilidad. A partir de los años 90 el Ayuntamiento de Barcelona ocupó un papel activo en la promoción de la accesibilidad en los proyectos arquitectónicos.

El primer elemento en el espacio público que fue diseñado y pensado para que se pudiera utilizar de todas las personas fue el Vado 120 (de Rafael de Cáceres), que formó parte del diseño

¹⁷ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, 22@ *Barcelona*, [en línea], Ayuntamiento de Barcelona, [Consulta: 12 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.22barcelona.com/index.php?lang=es>>

¹⁸ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *BARCELONA. Del Plan de Accesibilidad a la Ciudad para Todas las Personas*. [en línea], Design for All Foundation, [Consulta: 14 septiembre 2011]. Disponible en: <http://townsandcities.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=619&idioma_article=es>p.7

de Rambla Cataluña. Eso fue un paso muy importante hacia la construcción de una ciudad para todos, porque mostró que la accesibilidad no excluía la estética.

En 1994 la Diputació de Barcelona y el Institut Municipal de Persones amb Disminució de Barcelona crearon el Consorci de Recursos y Documentació per a l'Autonomia Personal (CRID) cuyo objetivo fue la mejora de la calidad de vida de todas las personas a través de actuación en el entorno, por lo cual se pretendía alcanzar dos fines:

- generalizar y ofrecer a otros municipios la experiencia adquirida por la ciudad de Barcelona en el ámbito de la accesibilidad.
- introducir el concepto de Diseño para Todas las Personas, es decir que al pensar en Accesibilidad se piense en la totalidad de la población y no, únicamente, en las personas con disminución.¹⁹

Así, en 1996 se aprobó el Plan Municipal de Accesibilidad, cuyo objetivo era que en diez años la ciudad de Barcelona fuera totalmente accesible. Para que esto sucediera estaba previsto intervenir en los siguientes ámbitos:

- la vía pública
- los edificios
- el transporte público
- los parques y jardines
- las playas

Para poder proseguir el desarrollo de la accesibilidad a las playas, hay que tener en cuenta el proceso de la apertura de la ciudad hacia el mar, que tuvo gran impacto al aspecto futuro de la ciudad. Busquets habla de un retorno de las ciudades europeas sobre si mismas: <<Barcelona no es ajena a este proceso, cuando centra sus esfuerzos en la definición de su frente marítimo – puerto y litoral – como vieja aspiración de una ciudad que se declara mediterránea y había dejado cerrar su acceso al mar...>>²⁰

Podemos empezar con el Plan de Ordenación de la Costa de Levante de Barcelona que fue aprobado en 1975 con el objetivo de sanear la zona como una medida contra las periódicas inundaciones. Una década después, en 1984, el Ayuntamiento de Barcelona comenzó una política de recuperación del frente marítimo. Con la nominación de Barcelona en 1986 se dio un impulso a los proyectos que ya se llevaban gestionando.

Hay que tener en cuenta que apenas en 1986, por la Corporación Metropolitana de Barcelona, fue complementado el PGM de 1976 (que hasta aquel momento no clasificaba las zonas costeras) con un Plan Metropolitano de Costas. Este mismo año, como parte del Plan Especial de la Vila Olímpica se aprobó el Plan Especial de ordenación Urbana de la fachada al mar de Barcelona en el sector Carlos I y Avenida Icaria. Dentro de este proyecto entraban:

- la supresión de las vías de ferrocarril longitudinales a la costa
- el diseño de la Ronda Litoral a su paso frente a la Vila Olímpica

¹⁹ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. BARCELONA. *Del Plan de Accesibilidad a la Ciudad para Todas las Personas*. [en línea]. Design for All Foundation, [Consulta: 14 septiembre 2011]. Disponible en:

<http://townsandcities.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=619&idioma_article=es>p.13

²⁰ BUSQUETS, Joan. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: MAPFRE, S.A. 1992, p.323

- la estructuración y ordenación de las playas y los parques litorales ²¹

En 1986 la única playa accesible era una zona de Barceloneta, teniendo en cuenta que Barcelona disponía con cinco kilómetros de costa, y la otra parte del frente marítimo estaba en una condición degradada. Luego, según la localización de los diferentes desagües de aguas pluviales al mar, se prolongaron muros y entre los espigones se determinaron las seis futuras playas de Barcelona.²²

Un proyecto con gran importancia sobre el desarrollo del litoral de la ciudad fue la Vila Olímpica. La idea no fue solo construir un equipamiento residencial que pudiera servir durante la celebración de los JJ.OO, sino aprovechar la ocasión y crear una zona de 1800 viviendas, con el objetivo de recuperar un sector deteriorado y abrir la ciudad hacia el mar.

Junto con el proyecto de la Vila Olímpica se desarrolló la idea de la transformación del Puerto Olímpico. La idea principal era construir una plaza acuática circular que relacionara la avenida Marina con el mar, pero al final, con objetivo de reforzar el proyecto de la Vila Olímpica, terminó siendo el elemento más emblemático del conjunto.²³

Por último conviene mencionar los paseos marítimos, cuya aparición se facilitó después de la aprobación de la Ley de Costas de 1988. El paseo marítimo tenía que servir como un vínculo entre la ciudad y el mar. Con este mismo objetivo se construyeron cuatro paseos en el litoral de Barcelona: en Barceloneta, Vila Olímpica, Poble Nou y Mar Bella.

En este sentido cabe mencionar dos operaciones en la zona norte del litoral de Barcelona: el Diagonal Mar y el Fórum, ambas recibidas con críticas polémicas. Borja describe el proyecto de Diagonal Mar como <<una operación ensimismada, con torres aisladas, sin continuidad de construcción y con espacios abiertos a la nada, de escasa vida ciudadana.>>²⁴ Sin embargo, desde el punto de vista comercial, la reconoce como una operación exitosa. Por otro lado tenemos el proyecto Fórum Barcelona 2004, propuesto para la celebración del Fórum Universal de la Culturas en Barcelona, que además tenía que reforzar la apertura hacia el mar en la zona norte de la ciudad. No se puede decir que la operación consiguió atraer las inversiones estimadas y al final recibió críticas bastante negativas.

²¹ NÓVOA, Manuel. *Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona*, [en línea], Revista de Facultad de Letras – Geografía I serie, Vol. XIV, Porto, 1998,, [Consulta: 19 septiembre 2011]. Disponible en: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1608.pdf>>, p.65

²² *Ibid*: 68

²³ *Ibid*: 69

²⁴ BORJA, Jordi. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, [en línea], [Consulta: 14 septiembre 2011], Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/12415/1/5488763.pdf>>, p.98

CAPÍTULO 2

LA ACCESIBILIDAD

2. LA ACCESIBILIDAD

En este apartado se hace una aproximación al concepto de accesibilidad, a partir de una revisión de diferentes iniciativas en forma de aportaciones de organismos internacionales y estatales y normativas legales en forma de leyes y decretos sobre la accesibilidad.

2.1 El concepto de accesibilidad

“El último informe sobre las Perspectivas de la Urbanización Mundial dice que se espera que las zonas urbanas absorban el crecimiento poblacional de las próximas 4 décadas. Las urbes tendrán más habitantes debido al aumento de nacimientos, a la migración interna y al fenómeno de transformación de los pueblos en ciudades.”²⁵ Esto enfrenta las ciudades contemporáneas a nuevos retos que tienen que asegurar un desarrollo sostenible.

Un elemento básico para el desarrollo urbano sostenible es la *accesibilidad*. “La accesibilidad es un conjunto de características que hacen posible que cualquier entorno, servicio, sistema de gestión o mantenimiento se diseñe, ejecute o sea apto para el máximo número de personas posible en condiciones de confort, seguridad e igualdad.”²⁶

En este sentido la ausencia de accesibilidad puede implicar marginación o discriminación, sea en el ámbito físico o virtual, que sería más impactante para personas con discapacidades. “Para garantizar las mismas posibilidades de participación en actividades sociales y económicas, todas las personas, cualquiera que sea su edad y su posible discapacidad, deben tener la posibilidad de entrar en cualquier entorno construido y utilizarlo con la mayor independencia posible.”²⁷ Esto hace posible que se forme una sociedad equilibrada donde “la dignidad y la valía de la persona son condiciones inherentes a todos los seres humanos independientemente de su sexo, raza, edad y discapacidad. La deficiencia y la discapacidad afectan a la sociedad en su conjunto y no sólo a las personas individualmente y a sus familiares. En consecuencia, la ciudad como una forma de organización social ampliamente extendida en todas las culturas de nuestro planeta, debe dotarse de los recursos necesarios para facilitar la participación de todos sus habitantes.”²⁸

²⁵ Centro de noticias ONU, [en línea], [Consulta: 12 diciembre 2011], Disponible en:

<[²⁶ Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona, *Libro Verde. La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras.*, \[en línea\], Madrid: IMSERSO 2002, \[Consulta: 27 diciembre 2011\], Disponible en: <<http://usuarios.discapnet.es/disweb2000/docu/LibroVerdeAccesibilidad.pdf>>](http://www.un.org/spanish/News/fullstorynews.asp?newsID=11754&criteria1=&criteria2=></p></div><div data-bbox=)

²⁷ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Concepto Europeo de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 5 enero 2012], Disponible en:

<http://www.ceapat.es/InterPresent2/groups/imsero/documents/binario/concepto_europeo_de_accesibili.pdf>

²⁸ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Libro Blanco de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 10 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.cocemfeclm.org/documentosdeinteres/libroblancoaccesibilidad.pdf>>

Según el Libro Blanco de la Accesibilidad el significado de la palabra proviene de acceso, acción de llegar y acercarse, o bien entrada o paso. Pero si contemplamos la accesibilidad como parte del entorno, este concepto adquiere un carácter diferente: “más reivindicativo, especialmente para reclamar el derecho de las personas con mayores dificultades físicas, sensoriales o de otro tipo para desarrollar esas interacciones en igualdad de condiciones que las demás.”²⁹

El *Concepto Europeo de Accesibilidad* define la accesibilidad como “una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido.”³⁰

Si la accesibilidad durante mucho tiempo hacía referencia únicamente a las reivindicaciones de las personas con discapacidad y tenía un carácter social, hoy en día ha adquirido un matiz mucho más amplio. Desde el punto de vista legal es un proceso que empezó en España con la aprobación de la Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) en 1982 y que fue desarrollado a lo largo del tiempo con leyes y normativas que cada vez ampliaban su importancia.

En cuanto a la construcción del entorno, empezando con pequeñas actuaciones que llevaban a cabo intervenciones relacionadas con la supresión de barreras arquitectónicas, la accesibilidad se convirtió en un elemento esencial que hay que tener en cuenta. Siguiendo la línea legal, cabe destacar la aprobación de la Ley de 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU), que “incorpora a nuestro ordenamiento jurídico el principio de accesibilidad universal, entendida como 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.”³¹

La accesibilidad se puede contemplar como una manera de asegurar una sociedad equilibrada donde todas las personas tengan las mismas oportunidades. “En su resolución 52/82, del 12 de diciembre de 1997, la Asamblea General de la ONU presentaba la accesibilidad como una prioridad en la promoción de la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. La experiencia parece indicar que centrar la atención en la cuestión de la accesibilidad resulta un planteamiento eficaz para invertir la exclusión y aumentar la igualdad de oportunidades de un modo sostenible y positivo.”³²

Con el desarrollo de la percepción de la accesibilidad empiezan a surgir conceptos como el de *Diseño Universal*. Por Diseño Universal se entiende “The design of products and environments

²⁹ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Libro Blanco de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 10 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.cocemfeclm.org/documentosdeinteres/libroblancoaccesibilidad.pdf>>

³⁰ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Concepto Europeo de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 5 enero 2012], Disponible en: <http://www.ceapat.es/InterPresent2/groups/imserso/documents/binario/concepto_europeo_de_accesibili.pdf>

³¹ Fundación ONCE, *Accesibilidad y capacidades cognitivas. Movilidad en el entorno urbano. Vialidad, transporte y edificios públicos*, [en línea], febrero de 2009, [Consulta: 7 diciembre 2011], Disponible en: http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es/descargas/Accesibilidad_Cognitiva_Urbana_Conocimiento_y_Experiencias_vFinal.pdf, p.6

³² Naciones Unidas, *Los derechos la dignidad de las personas con discapacidad*, [en línea], [Consulta: 27 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=662>>

to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design.³³ Otro concepto que se empieza a extender en los años 90 es el de Diseño para Todas las Personas. “Esta nueva perspectiva deja a un lado la división de la población en personas con o sin discapacidad, para centrarse en la diversidad, es decir, defiende el derecho a la diferencia individual en cuanto a cultura, lengua, capacidades, género, edad, dimensiones etc.³⁴”

2.2 La accesibilidad según normativas legales

El Consejo de Europa en la Resolución AP(2001)1, adoptada por el Comité de Ministros de 15 de febrero de 2001, sobre la introducción de los principios de diseño universal en los currícula de todas las actividades relacionadas con el entorno de construcción, expone “que el diseño universal y la accesibilidad desempeñan un papel clave en la promoción de los derechos humanos y de las libertades fundamentales y, por lo tanto, se debe incluir en todos los niveles de los programas de educación y de formación de todas las actividades relacionadas con el entorno de la construcción.”³⁵

Cabe mencionar la publicación del Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, “por el que se aprobaron las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones”.³⁶ La aprobación de este Real Decreto tiene un gran significado por el hecho de que por primera vez a nivel estatal se regulan dichas condiciones, que hasta aquel momento se regían por normativas específicas de cada Comunidad Autónoma.

En Cataluña se aprueba la Ley 20/1991 de 25 de noviembre de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de barreras arquitectónicas que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de las personas con movilidad reducida u otra limitación, ejecutando control sobre el cumplimiento de las normativas que regulan la supresión y la evitación de cualquier tipo de barreras. La Generalitat de Cataluña señala el creciente envejecimiento de la población y la situación de las personas con discapacidades como “aspectos de suficiente entidad como para que el Parlamento de Cataluña, el Gobierno de la Generalidad de Cataluña y las administraciones locales den un mayor impulso a su esfuerzo social y económico, de forma que se adecuen los instrumentos necesarios para hacer efectivo un entorno para todos como una expresión más del principio de igualdad, mediante la creación de los mecanismos de promoción y control específicos en el ámbito de la supresión de las citadas barreras que impulsen la voluntad manifestada de integración social de toda la población, sin ningún tipo de restricción.”³⁷

³³ The Center for Universal Design, *The Principles of Universal Design*, [en línea], NC State University 1997, [Consulta: 14 octubre] 2011, Disponible en: <<http://www.ncsu.edu/project/design-projects/udi/center-for-universal-design/the-principles-of-universal-design/>>

³⁴ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. BARCELONA. *Del Plan de Accesibilidad a la Ciudad para Todas las Personas*. [en línea]. Design for All Foundation, [Consulta: 14 septiembre 2011], Disponible en: <http://townsandcities.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=619&idioma_article=es>, p.14

³⁵ Ministerio de Economía, *Manual de accesibilidad integral par las edificaciones administrativas adscritas a la Administración General del Estado*, [en línea], 23 de marzo de 2007, [Consulta: 17 diciembre 2011], Disponible en: <http://www.cermiaragon.org/es/index.php?fil_id_category=5&id=162&mod=archive_document_detail>

³⁶ Ministerio de Vivienda, *Boletín Oficial del Estado Núm. 61*, [en línea], [consulta 28 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.boe.es/boe/dias/2010/03/11/pdfs/BOE-A-2010-4057.pdf>>, p.1

³⁷ Generalitat de Catalunya, *LEY 20/1991, DE 25 DE NOVIEMBRE, DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS DOGC 1.526, de 04-12-91*, [en línea], Palacio de la Generalidad, 25 de

Dicha ley se desarrolla cuatro años después con el decreto 135/1995 de la Generalitat de Cataluña, donde la accesibilidad se define como “la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización.”³⁸

noviembre de 1991, [Consulta: 7 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.mldm.es/BA/PDF/LEY%2020%20-%201991.pdf>>, p.1

³⁸ Generalitat de Cataluña, *Decreto 135/1.995, de 24 de marzo, de desarrollo de la Ley 20/1.991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del Código de accesibilidad*, [en línea], 24 de marzo de 1995, [Consulta: 7 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.mldm.es/BA/PDF/DECRETO%20135%20-%201995.pdf>>, p.4

CAPÍTULO 3

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS Y
PROCEDIMIENTOS PARA ANALIZAR LA
ACCESIBILIDAD DE LAS PLAYAS

3. SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA ANALIZAR LA ACCESIBILIDAD DE LAS PLAYAS

Para la elaboración de la siguiente síntesis de los criterios y los procedimientos de cómo se analiza la accesibilidad se ha recopilado información a nivel estatal, a nivel de comunidad y a nivel local (Barcelona capital), por lo cual se han recogido requisitos de tres fuentes: *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación* de AENOR; el *Código de Accesibilidad de Cataluña* y el *Manual de Accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona* de la Diputació Barcelona.

Unos de los requisitos se refieren al acceso externo (transporte público, aparcamiento, itinerarios peatonales), otros al acceso a la playa propiamente como los elementos de movilidad vertical, vados, pasarelas, paseo marítimo, pavimentos. También se recoge la información de acceso; los equipamientos y el mobiliario urbano y finalmente la bandera azul como distintivo de garantía.

Es importante tener en cuenta que el análisis de la accesibilidad de una playa debe empezar con el acceso externo, es decir, la posibilidad que todos los usuarios puedan llegar hasta ella. Según el Manual de Accesibilidad de la Diputació de Barcelona, es necesario que los accesos estén diseñados de tal forma que a la playa se pueda ir a pie, en transporte público o en transporte privado.

En cuanto al transporte público, es imprescindible que no sólo el vehículo esté adaptado, sino que la parada sea accesible y el recorrido hacia un punto accesible no presente ningún obstáculo para cualquier persona, independientemente de sus capacidades.

En este sentido cabe mencionar el concepto de un punto de playa accesible (ver figura 1). “Se podría definir como punto de playa accesible al espacio que mediante las infraestructuras urbanas adecuadas (transporte público accesible, estacionamiento reservado a las personas con movilidad reducida y elementos urbanos como rampas y escaleras accesibles), el mobiliario urbano necesario, las ayudas técnicas y los recursos humanos oportunos, permitan a las personas con discapacidad acceder tanto a las zonas de arena de la playa como al propio mar.”³⁹

A continuación veamos los principales elementos que se recogen en los manuales y códigos consultados. Para cada uno de ellos se hace una breve descripción de los criterios, acompañada de un gráfico.

³⁹ YEPES, V., SÁNCHEZ, I., CARDONA, A., *Criterios de diseño de aparcamientos y accesos a las playas*, [en línea], Agencia Valenciana del Turismo, Generalitat Valenciana, [Consulta: 24 septiembre 2011], Disponible en: <<http://personales.upv.es/vyepesp/Aparcamientos04.pdf>>,pp.4

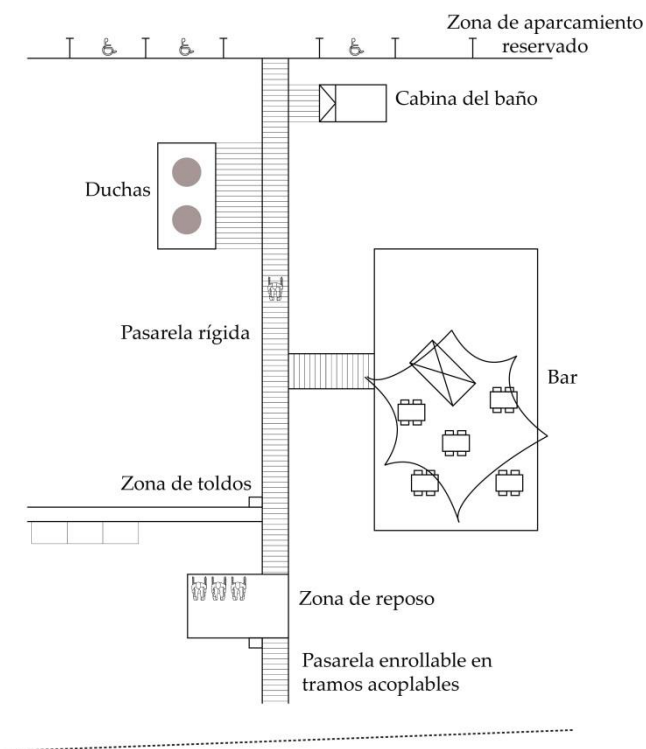


Figura 1: Punto de playa accesible. Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf> , pp.38

3.1 Transporte público

“Un transporte será accesible cuando permita a las personas satisfacer sus necesidades y deseos de desplazamiento de forma autónoma. Para conseguirlo será preciso que las estaciones o paradas tengan las características adecuadas que permitan el desplazamiento, no sólo para las personas usuarias de sillas de ruedas, sino también para todos discapacitados, tanto físicos como sensoriales. Además, los vehículos deberán tener las condiciones de diseño y soluciones técnicas necesarias para permitir a todas las personas comunicarse, ser comprendidas, y que se produzca el entendimiento necesario para conseguir un transporte accesible. Un servicio que cumpla esos requisitos no sólo beneficia a las personas con discapacidad sino al conjunto de la ciudadanía.”⁴⁰

El *I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2008* divide los problemas asociados a los desplazamientos en tres grupos:

⁴⁰ PINDADO, Pilar Vega, *La accesibilidad del transporte en autobús: Diagnóstico y soluciones*, [en línea], IMSERSO 2006, [Consulta: 15 marzo 2012], Disponible en: <<http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO18437/acctransbus.pdf>>

- Accesibilidad de las paradas o estaciones (la accesibilidad en este caso se refiere al desplazamiento entre la calle, la parada y el vehículo)
- Accesibilidad a los propios vehículos de transporte (las dificultades con las que se encuentran los viajeros una vez dentro del vehículo)
- Condiciones del transporte (este grupo se refiere a los criterios de accesibilidad en el contexto social, relacionados con la comodidad, la seguridad y la facilidad del desplazamiento para todos los viajeros)

Dentro del contexto de esta investigación resulta importante estudiar el primer grupo de problemas.

El *Código de Accesibilidad de Cataluña* define tres tipos de paradas en el transporte terrestre urbano e interurbano: paradas de transporte ferroviario, paradas de autobuses y paradas de automóviles. Para que una parada se pueda considerar accesible es importante que la marquesina esté adaptada y que disponga con información sobre las diferentes líneas y recorridos hasta la playa.

Según el *Código de Accesibilidad de Cataluña*, una parada adaptada tiene que cumplir las siguientes prescripciones:

- El nivell d'aixecament de la vorera sobre la rasant del carrer sera de 0,10 m.
- El nivell d'aixecament local de la vorera en la zona d'accés a l'autobús sera de 0,20 m.
- La marquesina disposarà d'una superfície lliure de 0,90 mx1,20 m, reservada a la col·locació de cadires de rodes, cotxets o altres estris d'ajut.
- Les marquesines no poden tenir parets de vidre o similars transparents, a menys que se senyalitzi la superfície amb elements opacs.
- Sota la marquesina, si n'hi ha, l'alçada mínima lliure serà de 2,10 m.
- El límit inferior del nivell d'anuncis serà d'una alçada no superior a 1,20 m.⁴¹

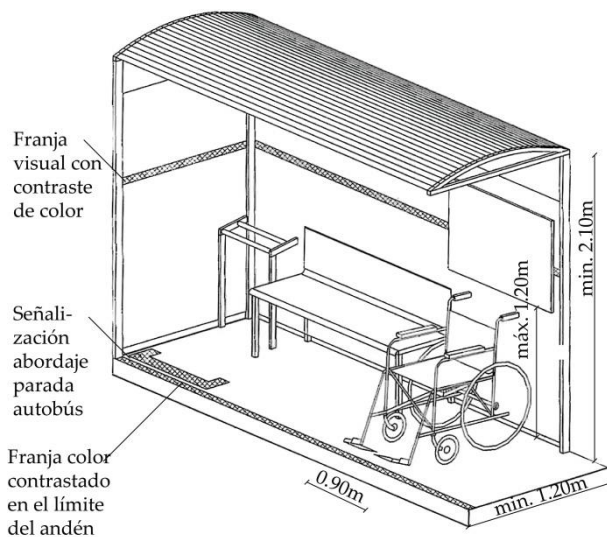


Figura 2: Marquesina adaptada. Fuente: *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999*

⁴¹ *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173*

3.2 Aparcamientos adaptados

Para que se facilite el acceso de las personas con movilidad reducida a la playa es muy importante que la esta disponga con plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas según las normas de accesibilidad.

Es cierto que para la mayoría de los municipios con playas de España existe el problema con el aparcamiento, "debido a una deficiente planificación urbanística"⁴², ya que estos servicios exigen grandes superficies.

Las plazas reservadas deben de situarse cerca de los itinerarios peatonales y asegurar un recorrido corto que sea accesible para personas con movilidad reducida (PMR). Es muy importante el elemento de señalización – "se señalizarán de forma bien visible, con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), tanto en el plano vertical como en el horizontal. Se señalizará también la prohibición de aparcar para el resto de los vehículos. La señalización en horizontal deberá ser antideslizante y presentar contraste con el pavimento adyacente."⁴³

El *Código de Accesibilidad de Cataluña* define los siguientes requisitos para aparcamientos adaptados:

- Té unes dimensions mínimes per al vehicle de 3,30 mx4,50 m en bateria i 2,00 mx4,50 m en filera.
- Té un espai d'apropament que pot ser compartit i que permet la inscripció d'un cercle d'1,50 m de diàmetre davant la porta del conductor. En aparcaments en bateria aquest espai pot coincidir un màxim de 0,20 m amb l'amplada de la plaça. L'espai d'apropament ha d'estar comunicat amb un itinerari de vianants adaptat.
- Les places d'aparcament i l'itinerari d'accés a la plaça se senyalitzen conjuntament amb el símbol d'accessibilitat a terra i un senyal vertical en un lloc visible, amb la inscripció "reservat a persones amb mobilitat reduïda".⁴⁴

⁴² YEPES, V., SÁNCHEZ, I., CARDONA, A., *Criterios de diseño de aparcamientos y accesos a las playas*, [en línea], Agencia Valenciana del Turismo, Generalitat Valenciana, [Consulta: 24 septiembre 2011], Disponible en: <<http://personales.upv.es/vyepesp/Aparcamientos04.pdf>>, pp.5

⁴³ Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009, p.196

⁴⁴ Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, *Codi d'Accessibilitat de Catalunya*, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173

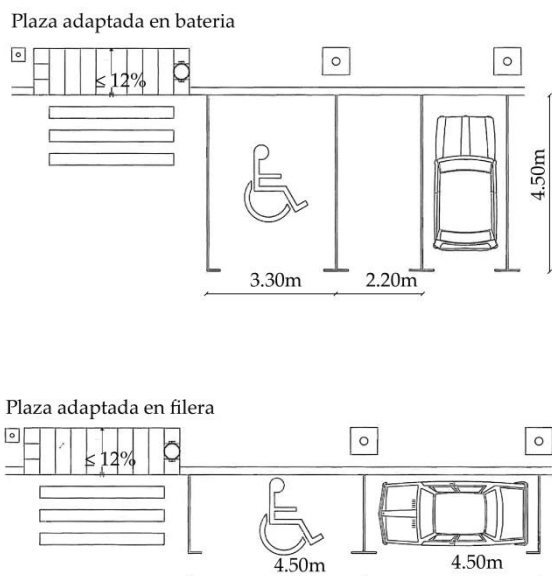


Figura 3: Aparcamientos adaptados. Fuente: *Associació/Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999*

3.3 Itinerarios peatonales

“En el entorno urbanizado, se entiende por itinerario accesible todo aquel recorrido que cualquier usuario pueda realizar, como peatón, por sus propios medios o con las ayudas técnicas que necesite para desplazarse de forma autónoma.”⁴⁵

En cuanto a la accesibilidad de la playa, es imprescindible que se asegure la llegada a las pasarelas desde cualquier medio de transporte utilizado a través de un itinerario peatonal accesible, que garantice el uso no discriminatorio y el desplazamiento autónomo de todas las personas.

El *Código de Accesibilidad de Cataluña* sugiere unas medidas en cuanto al diseño de estos itinerarios:

- Tener una amplada lliure mínima de 0,90 m i una alçada lliure d'obstacles de 2,10m.
- En els canvis de direcció, l'amplada lliure de pas permet inscriure un cercle d'1,50 m de diàmetre.
- No incloure cap escala ni graó aïllat.
- El pendent longitudinal no supera el 8%.
- El paviment és dur, no lliscant i sense regruixos diferents dels propis del gravat de les peces. Té un pendent transversal no superior al 2%.
- Els elements d'urbanització i de mobiliari que formen part d'aquest itinerari són adaptats.⁴⁶

⁴⁵ Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009, p.196

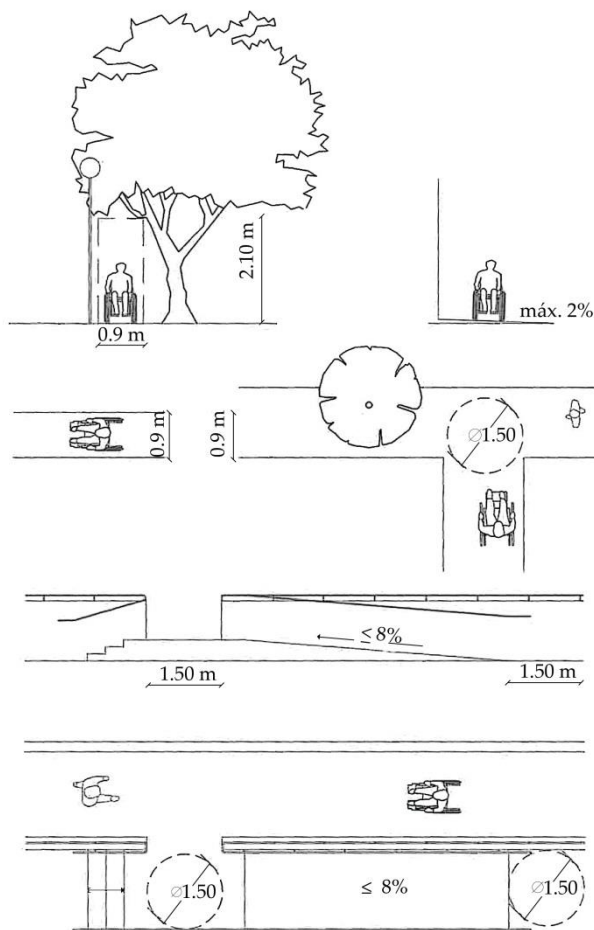


Figura 4: Itinerarios peatonales adaptados. Fuente: *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999*

3.4 Información

A la hora de entrar a la playa es muy importante que todas las personas puedan informarse sobre el grado de accesibilidad y los servicios de que dispone. El elemento señalizador resulta fundamental para las personas con discapacidades físicas, puesto que, antes de entrar a la playa, pueden conocer el nivel de dificultad que supone el acceso – tipo de pavimento, pendiente etc.

Los elementos de información que se encuentran en los accesos de las playas de Barcelona tienen una forma tridimensional como de esa manera permiten visualizar la información desde

⁴⁶ *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173*

diferentes ángulos. El Manual de accesibilidad de la Diputació Barcelona propone las siguientes recomendaciones:⁴⁷

- Se debe de evitar la instalación de cualquier tipo de elemento de comunicación en la arena
- Los carteles de información general deben de estar colocados de tal manera que la información sea visible desde el acceso
- Los elementos de información fijados al suelo deben de estar alienados en los paseos y pasarelas con el resto de equipamientos, y colocados dejando el espacio necesario (min. 0.90m, recomendable 1.40m)
- No deben suponer ningún riesgo de accidente
- No pueden presentar artistas salientes y se tiene que evitar utilizar materiales transparentes, difíciles de percibir por parte de personas con disminución visual
- No deben constituir ninguna barrera visual
- El símbolo se tiene que poder asociar fácilmente con la información que se quiere dar, por lo cual se deben de utilizar signos gráficos convencionales que permitan la rápida comunicación y orientación del usuario de la playa
- Se tiene que evitar el exceso de información y la mezcla de mensajes de diferente carácter (datos de la playa, estado del mar, servicios técnicos etc)
- Las piezas que lo componen tienen que ser de fácil reposición, ya que es un elemento muy expuesto a los actos vandálicos
- El material y el sistema de fijación deben ser perdurables y resistentes a las condiciones climáticas (particularmente al viento) y a los impactos previsibles
- Los materiales más recomendables son el acero inoxidable, el aluminio y el poliéster armado. Para los carteles de información se tendría que utilizar aluminio pintado o lacado, madera o plástico.

3.5 Elementos de movilidad vertical

Los elementos de movilidad vertical son “todos aquellos medios diseñados y construidos para facilitar el movimiento de personas entre distintos niveles de un entorno.”⁴⁸ Dentro de estos elementos se pueden distinguir escaleras, rampas, ascensores, plataformas y otros medios auxiliares.

3.5.1 Escaleras

Las escaleras deben de ser diseñadas de tal forma que permitan el uso seguro de personas con ceguera, ancianas o que utilicen bastones o muletas. Hay que tener en cuenta que las escaleras no se pueden utilizar por personas con sillas de ruedas, lo que requiere la existencia de rampas o ascensores.

⁴⁷ Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 octubre 2011], Disponible en: <http://www1.diba.cat/l1breria/pdf/35430.pdf> , pp.38

⁴⁸ Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009, p.196

Una escalera se considera adaptada cuando cumple los siguientes requisitos:

- L'amplada útil de pas és d'1.20m com a mínim
- Els graons han de tenir una estesa mínima de 30cm i una alçada màxima de 16cm, i en escales de projecció corba en planta o no recta hi ha una dimensió mínima d'estesa de 30 cm comptada a 40cm de la cara interior
- El nombre de graons seguits sense replà intermedi ha de ser com a màxim de 12 unitats
- El replans intermedis han de tenir una llargada mínima en la direcció de circulació d'1.20m
- L'estesa s'ha d'acabar superficialment amb material no lliscant i no presentar discontinuïtat on s'uneix amb l'alçària
- Les escales disposen de baranes que poden ser utilitzades en els dos sentits de circulació
- Els pasamans de l'escala estan situats a una alçada d'entre 0.90m a 0.95m en replans i 0.80m a 0.85m en el tram de graons, i tenen un disseny anatòmic que permet d'adaptar la mà, amb una secció igual o funcionalment equivalent a la d'un tub rodó de 3 a 5cm de diàmetre, separat com a mínim 4cm dels paraments verticals. Els passamans s'han de prolongar 0.30m com a mínim més enllà dels extrems a l'acabament de cada tram d'escala. El punt d'inflexió dels pasamà ha de coincidir amb l'inici del tram d'escala.
- L'inici i el final d'una escala se senyalitzen amb paviment diferenciat de la resta i disposen d'un nivell d'il·luminació durant la nit de 10lux com a mínim
- Els espais existents sota les escales han d'estar protegits de manera que evitin possibles accidents a persones amb visió parcial o ceguesa.⁴⁹

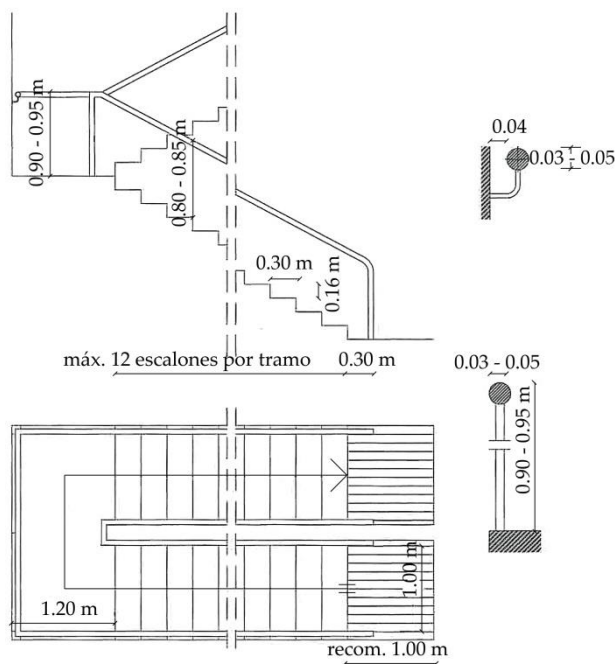


Figura 5: Escaleras adaptadas. Fuente: *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999*

3.5.2 Rampas

“Las rampas son planos inclinados que sirven para salvar accesiblemente desniveles o pendientes superiores al 6% en itinerarios peatonales, tanto exteriores como interiores.”⁵⁰

⁴⁹ *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173*

Para que una rampa se considere adaptada tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- L'amplada útil de pas és de 0.90m com a mínim
- Pendents longitudinals:
 - Trams de menys de 3m de llargada: 12% de pendent màxim (recomandable 10%)
 - Trams d'entre 3 i 10m de llargada: 10% de pendent màxim (recomandable 8%)
 - Trams de més de 10m de llargada: 8% de pendent màxim (recomandable 6%)
- S'admet un pendent transversal màxim d'un 2%
- El paviment de les rampes és dur, no lliscant i sense regruixos diferents dels propis del gravat de les peces
- La llargada de cada tram de rampa ha de ser com a màxim de 20m
- En la unió de trams de diferent pendent s'han de col·locar replans intermedis
- Els replans intermedis tenen una llargada mínima en la direcció de circulació d'1.50m
- A l'inici i al final de cada tram de rampa hi ha un replà d'1.50m de llargada com a mínim
- Quan entre la rampa i la zona adjacent hi ha un desnivell igual o superior a 0.20m es disposa d'un element de protecció longitudinal amb una alçada de 10cm per sobre del paviment de la rampa
- Les rampes disposen de baranes a ambdós costats, a una alçada d'entre 0.90m a 0.95m. Els pasamans de la rampa tenen un disseny anatòmic que permeti d'adaptar la mà, amb una secció igual o funcionalment equivalent a la d'un tub rodó de 3 a 5 cm de diàmetre, separat com a mínim 4cm dels paraments verticals
- L'inici i el final d'una rampa se senyalitzen amb paviment diferenciat de la resta i disposen d'un nivell d'il·luminació mínim de 10lux durant la nit."⁵¹

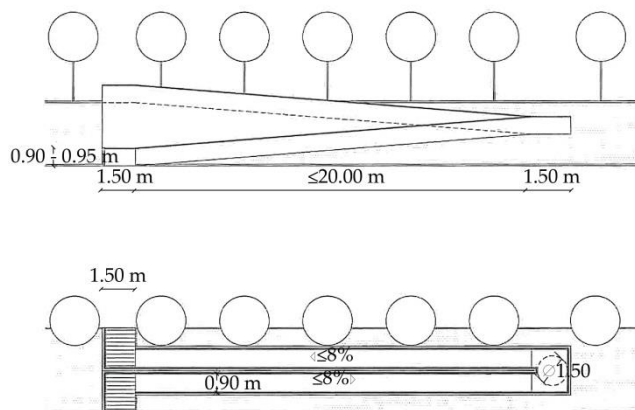


Figura 6: Rampas adaptadas. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

⁵⁰ Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009, p.196

⁵¹ Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, *Codi d'Accesibilitat de Catalunya*, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173

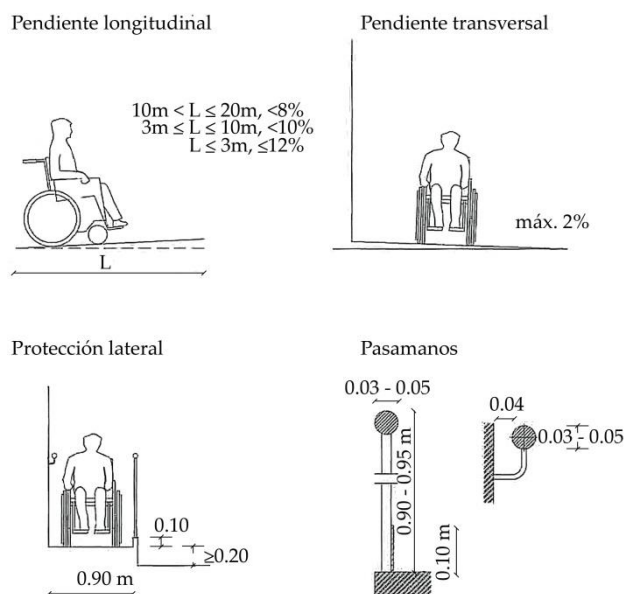


Figura 7: Rampas adaptadas. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

3.6 Vados

“Los vados para peatones son modificaciones de las aceras y bordillos de las vías públicas para que los peatones puedan cambiar cómodamente de nivel entre la acera y la calzada.”⁵²

Según el *Código de Accesibilidad de Cataluña* un vado peatonal adaptado tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- L'amplada lliure mínima és d'1.20m
- La vorera del gual s'enrasa amb la calçada. Els cantells s'arrodoneixen o aixamfranen a 45 graus
- El pendent longitudinal del gual és com a màxim del 12%. El pendent transversal màxim és del 2%
- Se senyalitza amb paviment de textura diferenciada⁵³

⁵² Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009, p.196

⁵³ Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, *Codi d'Accesibilitat de Catalunya*, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173

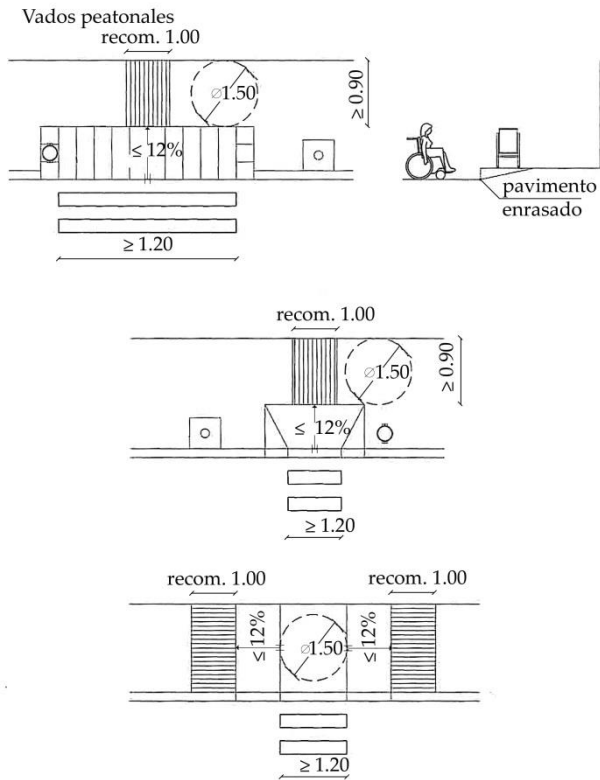


Figura 8: Vados adaptados. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

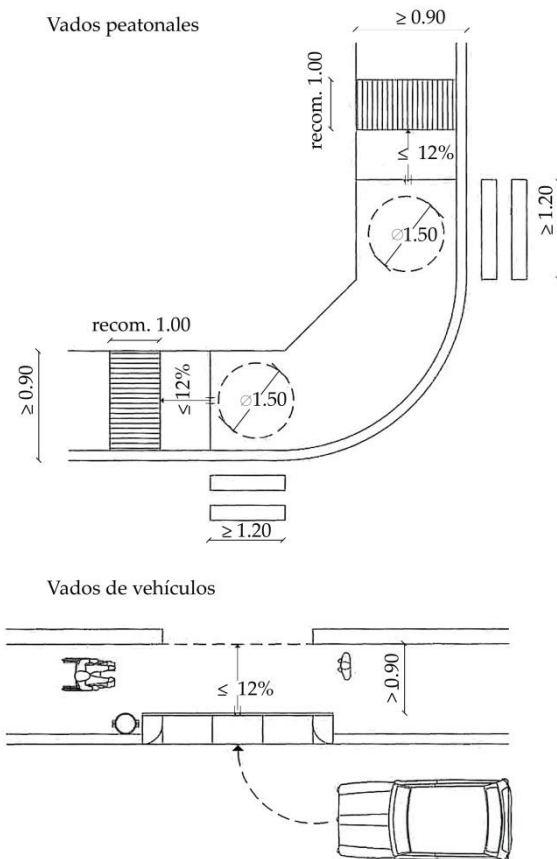


Figura 9: Vados adaptados – peatonales y de vehículos. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

3.7 Mobiliario urbano (en el entorno de la playa)

El mobiliario urbano, como parte del entorno de la playa, es un elemento importante a la hora de analizar la accesibilidad de las playas. Los requisitos que debe de cumplir se pueden dividir en dos grupos:

- Según su funcionalidad
- Según la ubicación

Para que se pueda considerar funcional, un mobiliario urbano tiene que suponer/conllevar su fácil uso por todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas.

En cuanto a la ubicación, debe de identificarse fácilmente y no suponer obstáculo o riesgo alguno para las personas.

Un mobiliario urbano se considera adaptado cuando cumple los siguientes requisitos:

- Ser accesible a través d'un itinerari adaptat
- La seva ubicació permet sempre l'existència d'una banda de pas lliure d'obstacles de 0.90m d'amplada per 2.10m d'alçada
- Els elements sortints i/o volants que són superiors a 15cm de vol i que limiten amb itineraris tenen com a mínim un element fix i perimetral entre 0 i 15cm d'alçada perquè puguin ser detectats pels invidents , o bé s'han de situar a una alçada igual o superior a 2.10m
- Els elements que hagin de ser accessibles manualment estan situats a una alçada d'entre 1m i 1.40m d'alçada⁵⁴

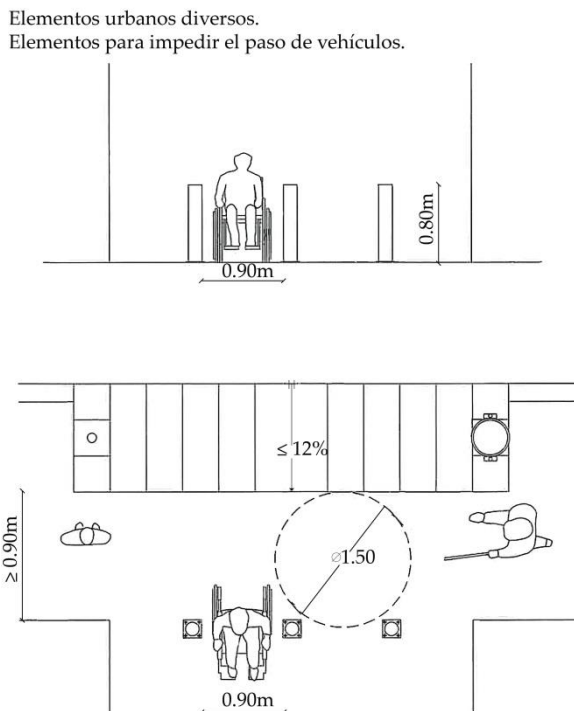


Figura 10: Mobiliario urbano adaptado – peatonales y de vehículos. Fuente: *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999*

⁵⁴ *Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173*

Elementos volados.

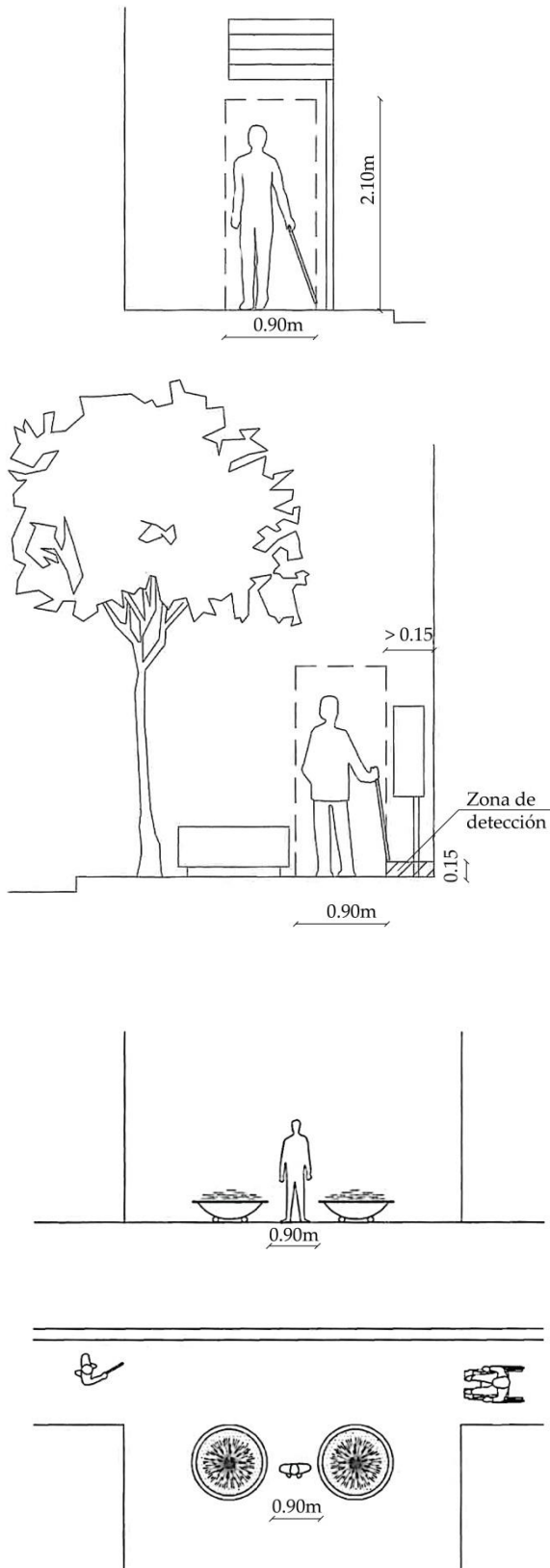


Figura 11: Mobiliario urbano adaptado. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

Figura 12: Mobiliario urbano adaptado. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

3.8 Paseos marítimos

El paseo marítimo es un elemento relevante de la ciudad, por lo cual se debe de prestar especial atención a su diseño. Tiene que estar construido de tal manera que sea accesible para todas las personas. Es muy importante tener en cuenta los diferentes tipos y condiciones dependiendo de la temporada. Un paseo marítimo bien diseñado tiene que disponer con zonas de relación, de paso y de estancia. Peláez habla de “espacios focales” y “referencias visuales” relacionados con la trama urbana y el propio uso del paseo y la playa.⁵⁵

“Los paseos marítimos tienen como objetivo fundamental, desde el punto de vista de la costa, contener la presión edificatoria sobre el medio litoral, especialmente en playas con una progresiva urbanización de su entorno, en evitación de que llegue a afectarlas perjudicialmente y que su ocupación sea difícilmente reversible. Al mismo tiempo sirven para ordenar la utilización del litoral por un gran número de usuarios, facilitando su acceso y el funcionamiento de las instalaciones y servicios. Asimismo potencian el paisaje y las perspectivas panorámicas, constituyendo la fachada marítima de la ciudad.”⁵⁶ Un paseo marítimo debe de ser proyectado de tal manera que su diseño no contradiga con la fachada urbana.

La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas define los paseos marítimos como “preferentemente peatonales”⁵⁷ (artículo 44.5). Artículos 23 y 27 de la misma Ley se refieren a la servidumbre de protección y tránsito, que define la ubicación de los paseos marítimos en las zonas urbanas.

A continuación se presenta un resumen de los requisitos que tiene que cumplir un paseo marítimo para que se considere adaptado; elaborado en base del libro *Bordes marítimos. Paseos, senderos e instalaciones de la playa en España*:

- Hay que prever la colocación adecuada de los distintos elementos que forman parte del mobiliario urbano (farolas, bancos, alcorques, papeleras, etc.) y evitar el emplazamiento de instalaciones que no estén relacionadas con el uso del mar, la playa o el propio paseo
- Hay que considerar/tener en cuenta la integración del paseo marítimo con las calles de acceso y las plazas abiertas al mar, resaltada con elementos o espacios focales
- Hay que evitar salientes hacia el mar que provoquen la concentración de su energía, y rincones que favorezcan suciedad, oscuridad o un uso indebido
- Si el perfil/trama lo permite, se puede proyectar un circuito para bicicletas, con carril pavimentado, o para paso gimnástico, sin pavimentar.
- Para impedir la invasión del paseo por vehículos rodados en las zonas más accesibles hay que disponer los convenientes pasos peatonales, y bolardos, postes o barandillas
- Hay que asegurar/prever la completa peatonalización del paseo, en la medida de lo posible, o admitir un sólo carril de tráfico, con anchura estricta, paseo sin bordillos de desnivel, con posibilidad de uso peatonal
- Establecer un carril de tráfico, preferentemente de transporte público, en circuitos parciales de circulación en algunos tramos, con un tratamiento diferenciado, incluyendo aparcamientos, en caso necesario, del lado de la fachada urbana.
- En cuanto a los materiales, aparte de los criterios económicos, se deben de considerar factores relacionados con su ubicación en el ambiente marino (humedad, etc.). Hay que

⁵⁵ PELÁEZ, Luis López, *Bordes marítimos. Paseos, senderos e instalaciones de la playa en España*, Málaga: Gráficas Urania, S.A., 1995, p.595

⁵⁶ *Ibid*

⁵⁷ BOE número 181 de 29/7/1988, *Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*, [en línea], [Consulta: 25 octubre 2011], Disponible en: < http://www.boe.es/boe/consultas/bases_datos/doc.php?id=BOE-A-1988-18762 >

tener en cuenta también la adecuada ambientación de los materiales elegidos con el entorno.

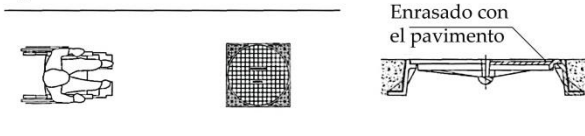
- Los pavimentos deben de ser de un material antideslizante y de fácil reparación o sustitución
- La iluminación debe ser difusa en zonas de paso y concentrada en lugares de encuentro y reunión

3.9 Pavimentos

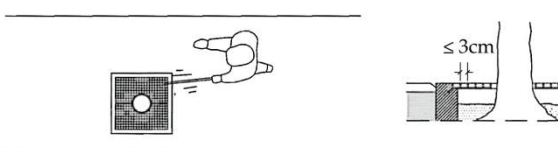
Un pavimento se considera adaptado cuando:

- És dur, no lliscant i sense regruixos diferents dels propis del gravat de les peces. S'admet, en parcs i jardins, paviment de terres compactades amb un 90% PM (Pròctor modificat)
- Es col·loca un paviment amb textura diferenciada per tal de detectar els passos de vianants
- Les reixes i els registres es col·loquen enrasats amb el paviment circumdant. Les obertures de les reixes col·locades en itineraris de vianants tenen una dimensió que permet la inscripció d'un cercle de 3 cm de diàmetre com a màxim. La disposició de l'enreixat es fa de manera que no hi puguin ensopegar persones que utilitzin bastó o cadira de rodes.⁵⁸

Registros.



Alcorques.



Rejillas.

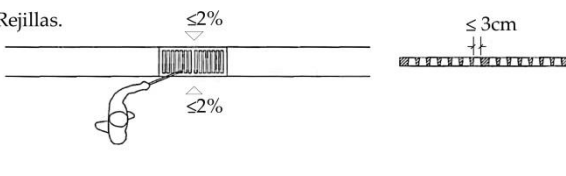


Figura 13: Pavimentos adaptados. Fuente: Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999

⁵⁸ Associació/Col·legi d'Enginyer's Industrials de Catalunya, Codi d'Accesibilitat de Catalunya, Catalunya: Ingoprint SA, junio 1999, p.173

3.10 Pasarelas

La función de las pasarelas es asegurar el acceso al agua y a los servicios de la playa de todas las personas y evitar que los usuarios con movilidad reducida se queden obstruidos en la arena. Pueden ser permanentes o desmontables, como las últimas se pueden dividir en fijas o enrollables (permiten la aproximación al agua).

Su prolongación depende de la cota máxima de la pleamar, como en la zona de arena húmeda se instalan pasarelas enrollables.

Según el manual elaborado por la Diputació Barcelona⁵⁹, las pasarelas deben cumplir los siguientes requisitos:

- Deben estar situadas cerca de los accesos de la playa y bien distribuidas, de forma que den acceso al agua y a los servicios y equipamientos
- La pendiente máxima longitudinal de las pasarelas no debe superar el 6%, y la pendiente transversal el 2%. Si tienen agujeros, deben ser de menos de 3cm (recomendable 2cm)
- Deben impedir la acumulación de arena y facilitar la evacuación del agua.
- Deben estar fabricadas con un material que tenga un coeficiente de transmisión térmica adecuado para poder caminar descalzo por ellas, y lo bastante resistente para soportar el tránsito de viandantes y sillas de ruedas y las condiciones climáticas.
- No pueden dificultar el paso de vehículos de limpieza o bien, en lugares concretos, se tienen que reforzar para soportar el peso de estos vehículos. Será útil señalar las partes que se puedan retirar para llevar a cabo la función de limpieza

⁵⁹ Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 octubre 2011], Disponible en: <http://www1.diba.cat/l1breria/pdf/35430.pdf> , pp.25

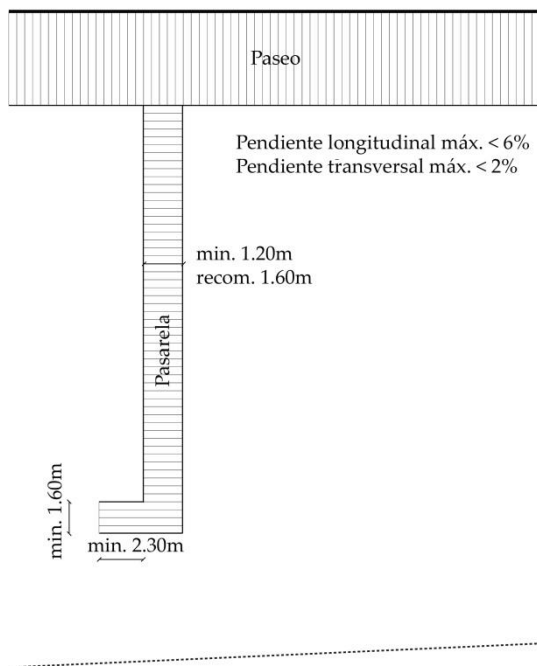


Figura 14: Pasarela. Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf>, pp.25

3.11 Equipamientos y mobiliario urbano de la playa

A continuación se muestran esquemas de los equipamientos y el mobiliario urbano que forman parte de la playa⁶⁰: Para que se puedan calificar adaptados, los itinerarios que llevan hasta ellos tienen que ser accesibles.

Estos elementos tienen que cumplir los siguientes requisitos:

- El pavimento tiene que ser antideslizante y sin relieves
- Los materiales que se utilizan tienen que ser resistentes a la corrosión
- Es aconsejable que tengan una estructura parcial o totalmente disponible
- Tienen que ser de fácil limpieza
- No tienen que suponer elementos volados por debajo de 2.10m

⁶⁰ Desarrollados en base de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 octubre 2011], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf>

3.11.1 Duchas

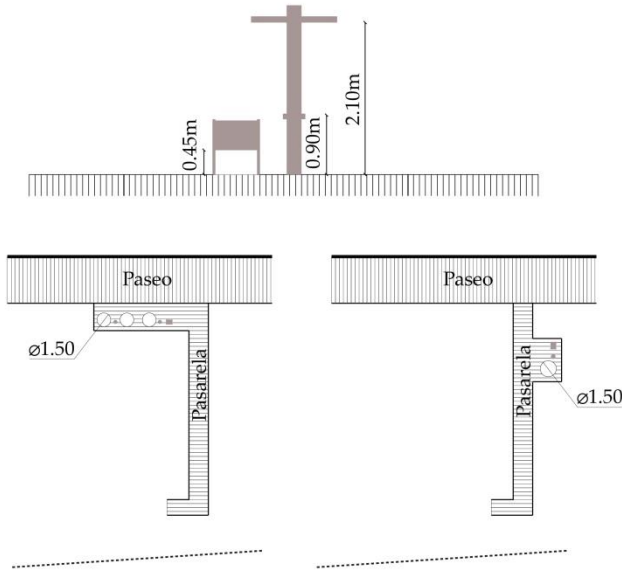


Figura 15: Ubicación de las duchas en las pasarelas. Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf>, pp.26

3.11.2 Servicios higiénicos

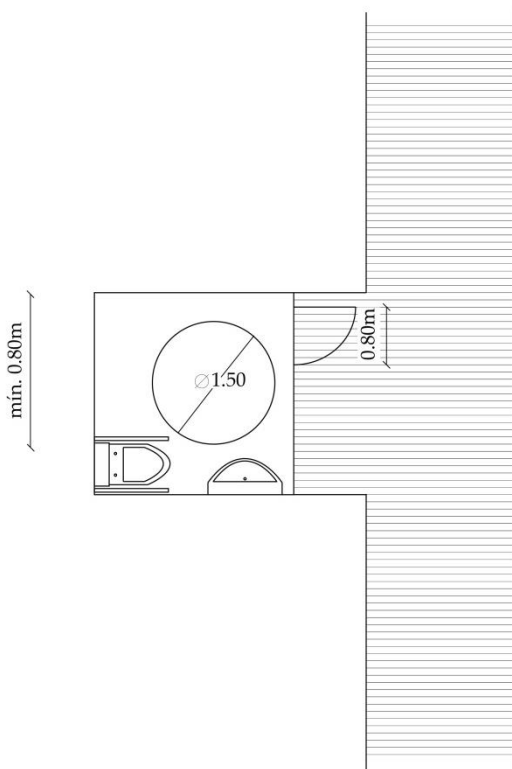


Figura 16: Cuarto de baño accesible (planta). Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf>, pp.28

3.11.3 Vestuarios

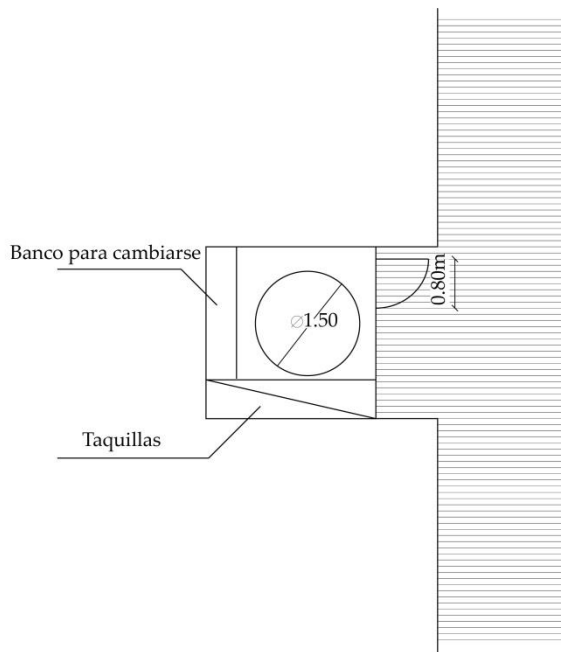


Figura 17: Ubicación del vestuario en la pasarela.
Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf> , pp.30

3.11.4 Quioscos

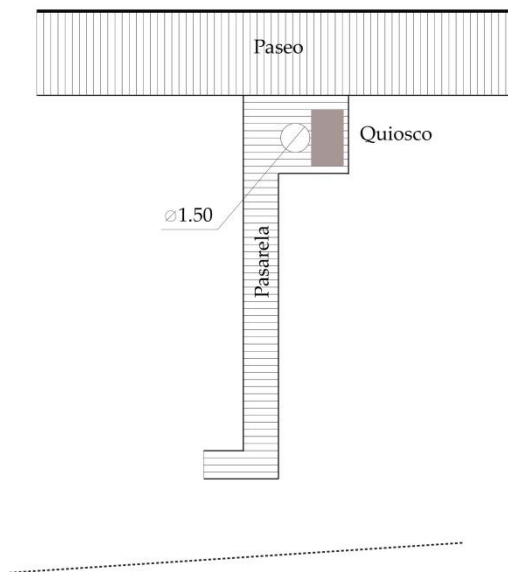


Figura 18: Ubicación del quiosco en la pasarela.
Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf> , pp.29

3.11.5 Papeleras

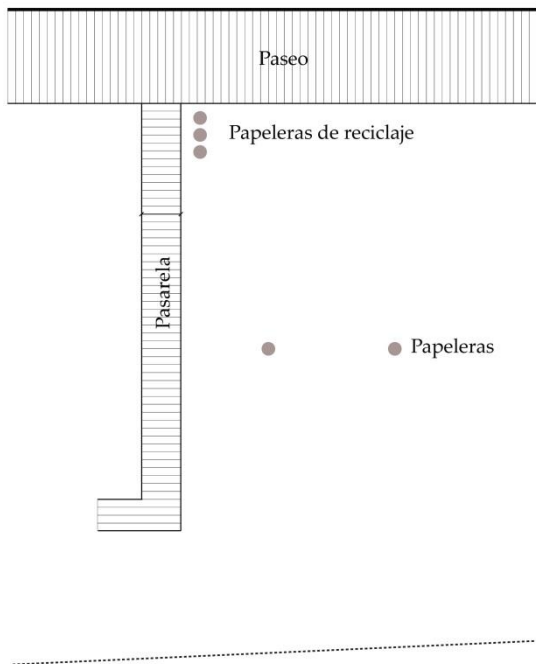


Figura 19: Ubicación de las papeleras en la pasarela. *Fuente:* elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/llibreria/pdf/35430.pdf> , pp.31

3.11.6 Sillas y torres de vigilancia

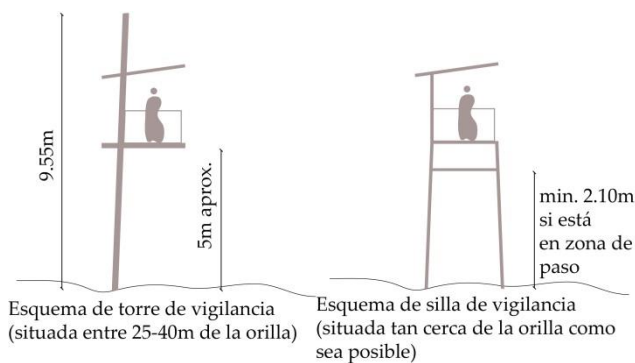


Figura 20: Esquema de torre y silla de vigilancia. *Fuente:* elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/llibreria/pdf/35430.pdf> , pp.32

3.11.7 Ayudas técnicas

Una playa accesible tiene que disponer con elementos de ayudas técnicas que faciliten el acceso al mar de las personas con discapacidades.

3.11.7.1 Silla anfibia

La silla anfibia ayuda a las personas con movilidad reducida entrar en el agua y disfrutar del baño. Se pueden encontrar al lado de los servicios de Cruz Roja, salvamento o alquiler de patines.

3.11.7.2 Balizas orientadoras

Las balizas orientadoras son elementos que facilitan la orientación de las personas con problemas visuales en el mar. Representan un conjunto de boyas unidas por una cuerda y tienen un número que indica la distancia hasta la arena.

3.11.8 Fuentes

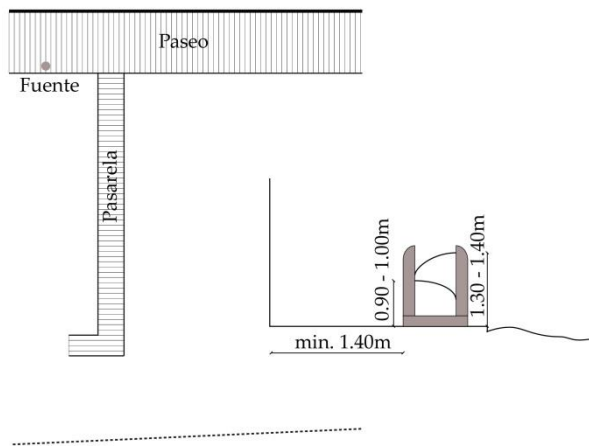


Figura 21: Ubicación de las fuentes en el paseo. Fuente: elaboración propia a partir de Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 de octubre], Disponible en: <http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf> , pp.35

3.11.9 Juegos infantiles

Los juegos infantiles ubicados en la playa tienen que cumplir los requisitos de cualquier otro espacio infantil: ser seguros, no discriminatorios, construidos en materiales respetuosos con el medio ambiente, etc. Además deben cumplir la normativa internacional sobre juegos infantiles.

Los materiales que se utilizan deben de ser estables, resistentes a actos vandálicos, de fácil limpieza, que no acumulen arena o suciedad y que no transmitan el calor. Las diferentes partes tienen que ser diseñadas de tal manera que se puedan sustituir.

En cuanto al color, se utilizan tonos primarios y contrastados, fáciles de distinguir para niños con deficiencias visuales. Los diferentes espacios y actividades tienen que obedecer a un código de color, lo cual ayuda a los niños a orientarse en el espacio.

El Manual de Accesibilidad de la Diputació Barcelona sugiere que estén ubicados en:

- Playas amplias
- Playas urbanas
- Cerca de pasarelas o itinerarios adaptados
- En zonas compactadas

3.12 Bandera Azul

La campaña Bandera Azul es una iniciativa de la Foundation for Environmental Education (FEE) que fue creada en Francia en el año 1985 y dos años después fue desarrollada a nivel internacional. Desde 2001, gracias a la colaboración del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA-UNEP) y de la Organización Mundial del Turismo (OMT), se han organizado campañas y experiencias piloto en países no europeos. Desde el año 2009 con Bandera Azul cuentan 41 países de Europa, Marruecos, Túnez, La Republica Sudafricana, Brasil, Canadá, Nueva Zelanda y en el Caribe, Puerto Rico, Republica Dominicana, Bahamas y Jamaica.⁶¹

La Bandera Azul es concedida por un Jurado Internacional compuesto por miembros del Comité Ejecutivo de la FEE y un representante de la DG XI de la Comisión Europea. En los últimos años se están incorporando más entidades y organismos internacionales como el PNUMA-UNEP, la OMT, la Unión Internacional para la Conservación del Litoral (EUCC), etc.

En España la iniciativa se apoya por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, la Secretaria General de Turismo, la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), las Autoridades sanitario/ambientales y/o de turismo de las Comunidades Autónomas litorales y unos 240 municipios costeros y más de 100 puertos deportivos.

La campaña se desarrolla anualmente y promueve la participación voluntaria de las autoridades municipales en iniciativas ambientales, con el fin de “conseguir un desarrollo sostenible del turismo y una gestión ambiental en el conjunto del litoral del municipio.”⁶²

Los criterios que una playa tiene que obtener para que esté galardonada con la Bandera Azul se dividen en cuatro áreas:

- Calidad de las aguas de baño
- Información y educación ambiental
- Gestión ambiental
- Seguridad, servicios e instalaciones⁶³

⁶¹ ADEAC-FEE, *Cuestionario Bandera Azul para playas, Finalidad y criterios de concesión de la Bandera Azul para playas*, [en línea], [Consulta: 10 febrero 2012], Disponible en: <http://www2.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/631fbb62-1224-11de-9de1-998efb13096d/Introduccion08.pdf>, pp.1

⁶² *Ibid*: 3

⁶³ ADAEC-FEE, *Bandera Azul*, [en línea], [Consulta: 10 febrero 2012], Disponible en: <http://adeac.drupalgardens.com/content/bandera-azul>

CAPÍTULO 4

ELABORACIÓN DE FICHAS DE ANÁLISIS

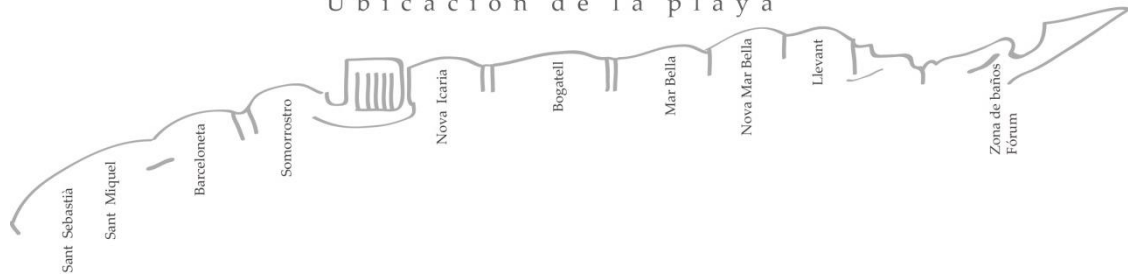
4. ELABORACIÓN DE FICHAS DE ANÁLISIS

La síntesis de los criterios y los procedimientos del capítulo anterior ha servido de base para el análisis de la accesibilidad de las playas de Barcelona. Para llevar a cabo esta observación se han considerado cuatro niveles de accesibilidad:

- *Acceso externo* – abarca los diferentes modos de transporte que se pueden utilizar para llegar a la playa y su grado de accesibilidad. Se tienen que considerar también los requisitos para las paradas y los aparcamientos reservados y el acceso a los itinerarios peatonales.
- *Acceso a la playa seca* - se estudian los elementos del espacio público que unen el acceso externo con la playa seca. Dentro de ellos, se observan paseos marítimos, escaleras, rampas y vados. En este nivel de análisis se hace referencia al mobiliario urbano como parte del entorno de la playa y a los elementos señalizadores.
- *Acceso a los equipamientos de la playa seca* – en este nivel se presentan los equipamientos que tiene que disponer una playa accesible y se contemplan los requisitos que tienen que cumplir.
- *Acceso al agua* - consiste en una descripción y valoración de los elementos que facilitan el acceso al agua para personas con discapacidad.

Con la información de los cuatro apartados se elaboran cuatro fichas (ver tablas 1, 2, 3 y 4) que a modo de instrumento de evaluación, permite resumir el grado de accesibilidad de las diez playas de Barcelona y cuyo resultado se presenta en el siguiente apartado.

Ubicación de la playa



- Distrito
- Longitud
- Amplitud media
- Límites
- Transporte

Información general

i m

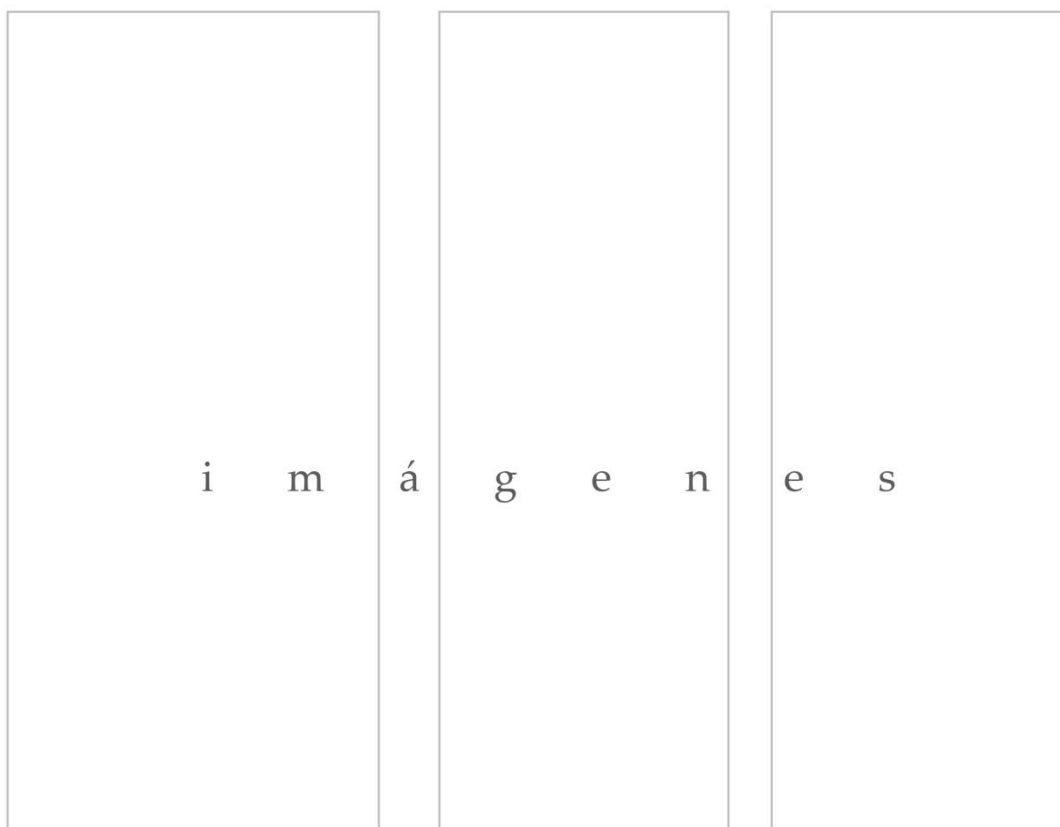
á g e n

e s

ACCESO EXTERNO

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA		
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO		
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS		
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO		
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO		

Tabla 1: Acceso externo. Fuente: Elaboración propia.



ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA		
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m		
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA		
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO		
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA		
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE		
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS		
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES		
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES		
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS		
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE		
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO		
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN		
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS		

Tabla 2: Acceso a la playa seca. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

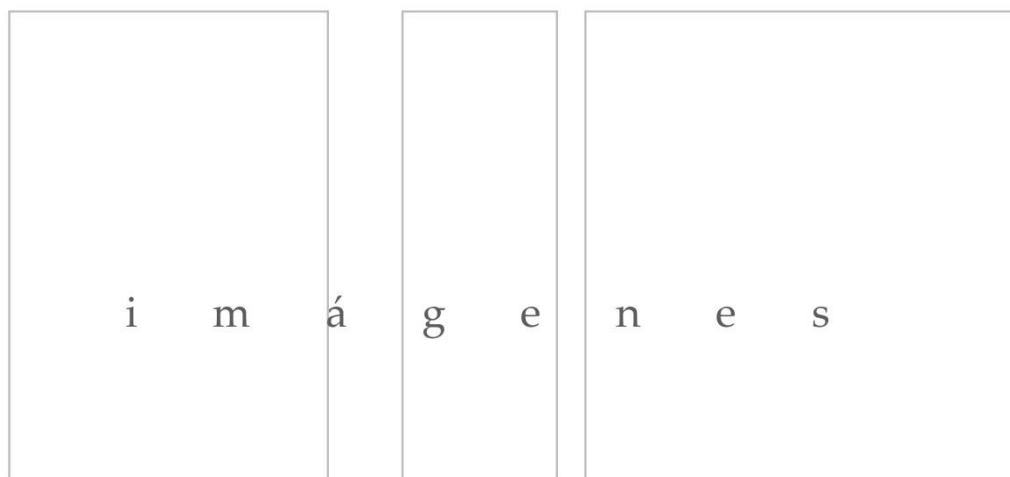
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS					
SERVICIOS HIGIÉNICOS					
VESTUARIOS					
QUIOSCOS					
PAPELERAS					
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA					
FUENTES					
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 3: Acceso a los equipamientos de la playa seca. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		
BALIZAS ORIENTADORAS		

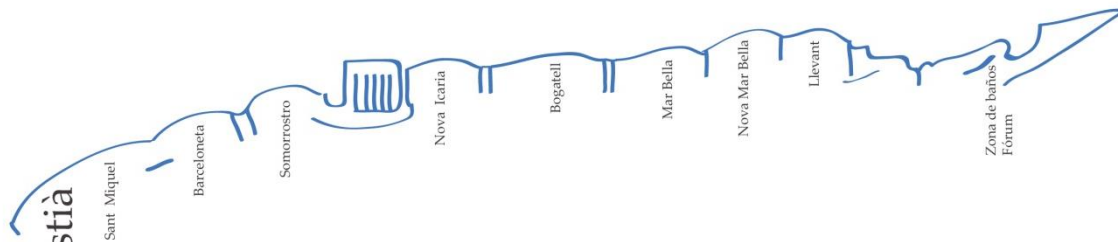
Tabla 4: Acceso al agua. Fuente: Elaboración propia.



CAPÍTULO 5

FICHAS DE ANÁLISIS

5. FICHAS DE ANÁLISIS



Sant Sebastià

Distrito	CIUTAT VELLA
Longitud	1085m
Amplitud media	75m
Límites	DESDE LA BOCANA DEL PUERTO HASTA LA C/ ALMIRALL CERVERA
Transporte	BUS: 14, 16, 17, 39, 40, 45, 51, 57, 59, 64, 157 METRO: LÍNEA 4 ESTACIÓN BICING

Playa urbana. Situada más al poniente de Barcelona, Sant Sebastià es una de las playas más grandes de la ciudad. La playa está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. Junto con Barceloneta, es la playa más antigua de la ciudad. Según los datos del Ayuntamiento de Barcelona los usuarios presentan una edad media más alta, en comparación con las otras playas de la ciudad, y más del 50% de ellos son hombres. Se puede considerar como una playa muy frecuentada no sólo por turistas, sino por locales, ya que tiene mucha tradición y dispone de clubes deportivos de gran relevancia en la ciudad.

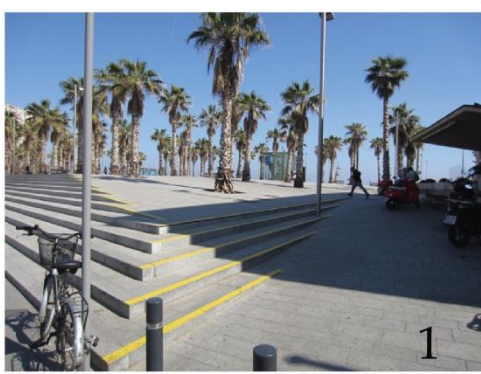


Ilustración 1: Solución del desnivel, Playa de San Sebastià,
Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 2: Solución del desnivel, Playa de San Sebastià,
Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 5: Acceso externo, Playa de San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 3 y 4 : Aparcamiento subterráneo, Playa de San Sebastián,
Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 5: Aparcamiento para bicicletas,
Playa de San Sebastián,
Autora: Boryana Mihaylova

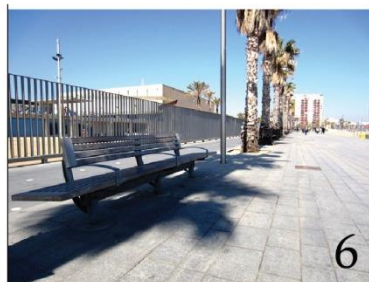


Ilustración 6: Mobiliario urbano, Playa de San Sebastián,
Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS		●
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS		●
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 6: Acceso a la playa seca, Playa de San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS	●	●	●	●	●
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA		●		●	●
FUENTES					
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 7: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA	●	
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA	●	
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 8: Acceso al agua, Playa de San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 7: Paseo marítimo, Playa de San Sebastián, Autora: Boryana Mihaylova

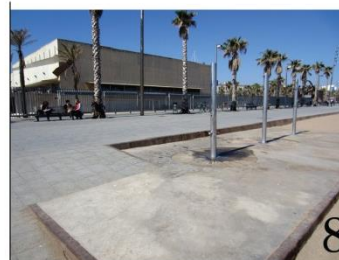


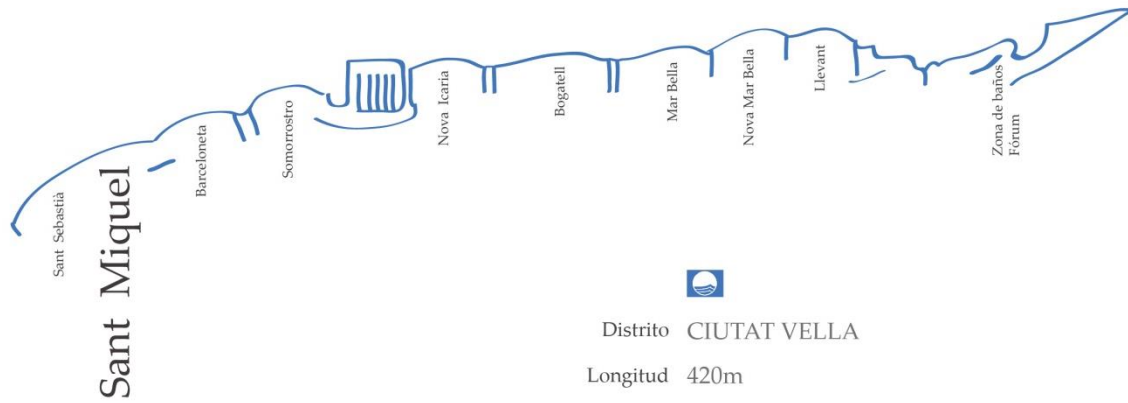
Ilustración 8: Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Sebastián, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 9 y 10: Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Sebastián, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 11: Vinculación de la pasarela con el suelo de las duchas, Playa de San Sebastián, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito CIUTAT VELLA

Longitud 420m

Amplitud media 69m

Límites DESDE PLAÇA DEL MAR HASTA
C/ ALMIRALL CERVERA

Transporte BUS: 10, 14, 16, 17, 36, 39, 40, 45, 51, 57,
59, 64

METRO: LÍNEA 4
ESTACIÓN BICING
CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. El nombre de la playa viene de la iglesia de Sant Miquel del Port, construida en 1755. La playa está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. Está situada entre Sant Sebastià y Barceloneta y es una de las playas más frecuentadas de la ciudad, principalmente por turistas.



Ilustración 12 y 13: Solución del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel,
Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 9: Acceso externo, Playa de San Miquel. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 14: Parada adaptada, Playa de San Miquel, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 15: Itinerario entre la parada y el inicio de la playa adaptado, Playa de San Miquel, Autora: Boryana Mihaylova

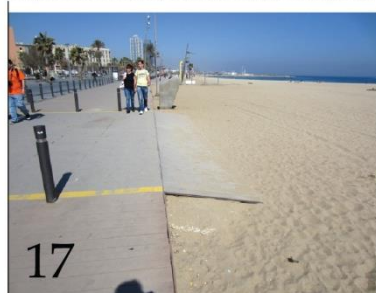


Ilustración 16 y 17: Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Miquel, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS		
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES		
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES		
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 10: Acceso a la playa seca, Playa de San Miquel. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA		●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 11: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de San Miquel. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 12: Acceso al agua, Playa de San Miquel. Fuente: Elaboración propia.

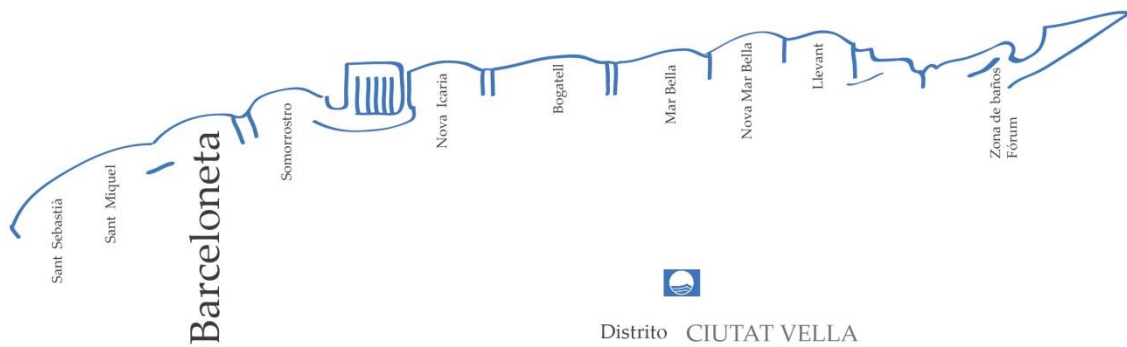


18



19

Ilustración 18 y 19: Uso del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito CIUTAT VELLA

Longitud 422m

Amplitud media 60m

Límites DESDE C/ALMIRALL CERVERA
HASTA EL ESPIGÓN DEL GAS

Transporte BUS: 10, 14, 16, 17, 36, 39, 40, 45, 51,
57, 59, 64
METRO: LÍNEA 4
ESTACIÓN BICING
CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. Antes de la recuperación de la denominación de la playa de Somorrostro, Barceloneta conectaba el territorio de la playa de Sant Miquel y el Muelle de Marina. La playa está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. Una de las playas preferidas tanto por los turistas como por las escuelas y los grupos de tiempo libre. Dentro de la franja litoral que abarca Barceloneta se encuentra el Espacio de Mar, cuyo objetivo principal es promover la educación ambiental y facilitar el acceso a la playa y al medio marino.



Ilustración 20: Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova

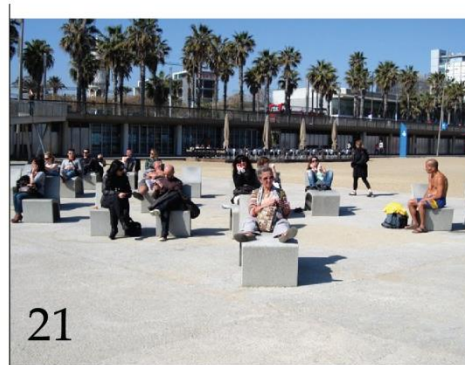


Ilustración 21: Mobiliario urbano, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 13: Acceso externo, Playa de Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.

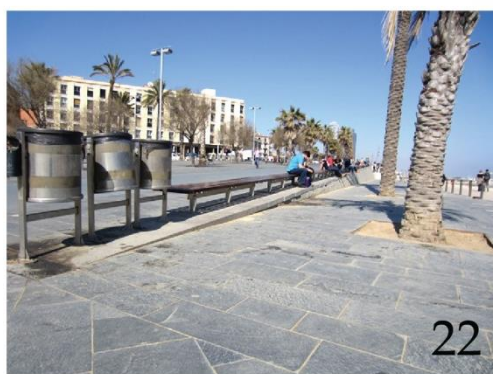


Ilustración 22: Inicio del desnivel del paseo marítimo, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 23: Dos paseos marítimos: uno a nivel de la playa y otro elevado, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 24: Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 25: Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 14: Acceso a la playa seca, Playa de Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES	●	●	●	●	

Tabla 15: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA	●	
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 16: Acceso al agua, Playa de Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 26: Juegos infantiles, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 27: Ducha accesible, Playa de Barceloneta, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito CIUTAT VELLA

Longitud 522m

Amplitud media 89m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DEL GAS
HASTA EL PUERTO OLÍMPICO

Transporte BUS: 10, 14, 16, 17, 36, 39, 40, 45, 51,
57, 59, 64

METRO: LÍNEA 4

TRANVÍA: T4

ESTACIÓN BICING

CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. En el tramo del litoral que abarca la playa de Somorrostro, junto con una parte de la playa de Barceloneta, Nova Icaria y Bogatell, hace pocos años se encontraba el barrio de barracas de Somorrostro. Esto hizo la playa se vinculara con la recuperación de la memoria histórica. Hoy en día es una de las playas más representativas de la ciudad, visitada por turistas y grupos juveniles, ya que dispone con área de gimnasia, campos de volej y área de juegos infantiles. La playa está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas.



Ilustración 28: Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 29: Paseo marítimo, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 17: Acceso externo, Playa de Somorrostro. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 30: Aparcamientos, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 31: Itinerario entre la parada y el inicio de la playa adaptada Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 32 y 33: Accesos a la playa, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS		●
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 18: Acceso a la playa seca, Playa de Somorrostro. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES	●	●	●	●	

Tabla 19: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Somorrostro. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 20: Acceso al agua, Playa de Somorrostro. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 34: Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova

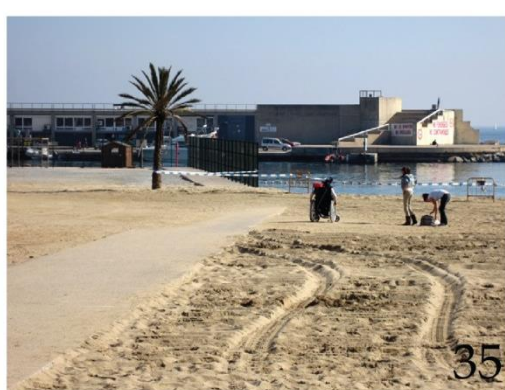


Ilustración 35: Pasarela de hormigón, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova

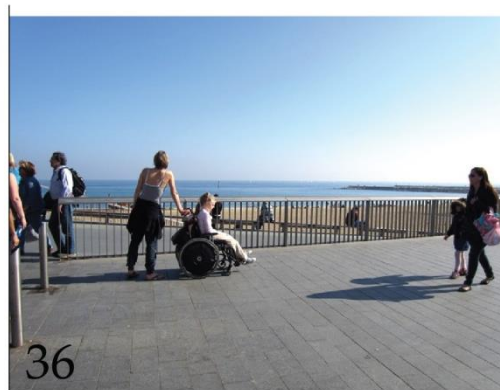
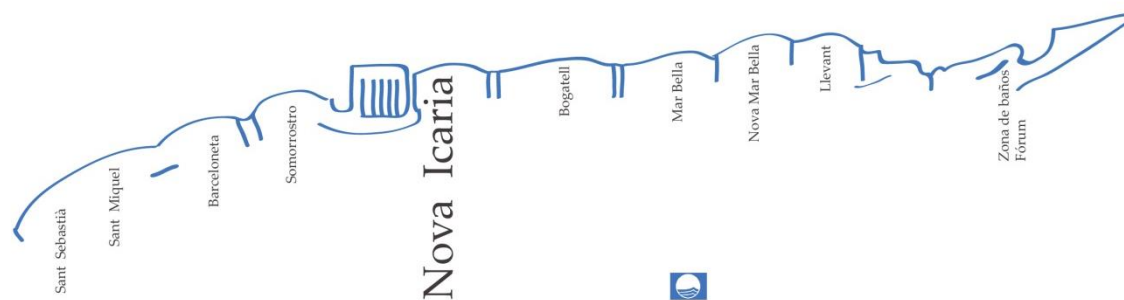


Ilustración 36: Paseo marítimo, Playa de Somorrostro, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 415m

Amplitud media 63m

Límites DESDE EL PUERTO OLÍMPICO
HASTA EL ESPIGÓN DEL BOGATELL

Transporte BUS: 6, 10, 36, 41, 92, 141
METRO: LÍNEA 4
TRANVÍA: T4
ESTACIÓN BICING
CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. Está situada en el centro del litoral de la ciudad. Según los datos del Ayuntamiento de Barcelona, la mayoría de los usuarios son familias con niños o grupos de amigos que suelen quedarse por más tiempo, ya que la playa se considera más tranquila. Dispone de gran variedad de equipamientos deportivos (comparada con las otras playas de Barcelona) – área de juegos, campos de vóley, mesa de ping-pong. La playa está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas.



Ilustración 37: Paseo marítimo entre la playa de Somorrostro y la playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 38: Paseo marítimo, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 21: Acceso externo, Playa de Nova Icaria. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 39: Aparcamientos reservados, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova

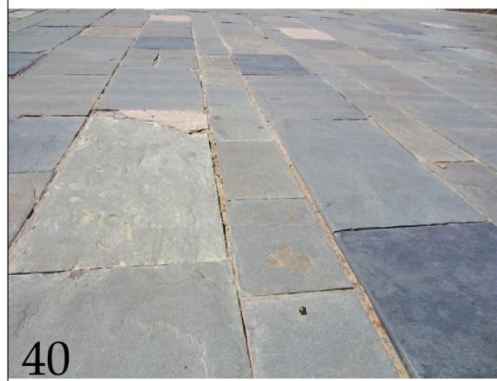


Ilustración 40: Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 41 y 42: Solución del desnivel, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova



ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 22: Acceso a la playa seca, Playa de Nova Icaria. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS	●	●	●	●	●
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES				●	

Tabla 23: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Nova Icaria. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA	●	
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA	●	
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

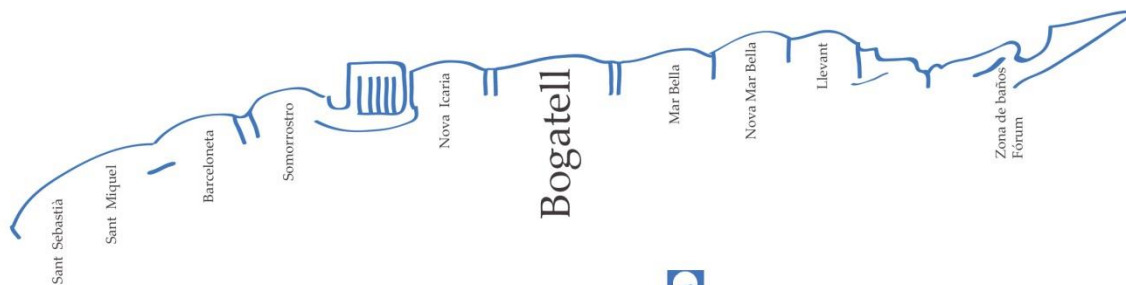
Tabla 24: Acceso al agua, Playa de Nova Icaria. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 43: Duchas accesibles, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 44: Pasarelas, Playa de Nova Icaria, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 702m

Amplitud media 50m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DEL BOGATELL
HASTA EL DE LA MAR BELLA

Transporte BUS: 6, 36, 41, 92, 141
METRO: LÍNEA 4
ESTACIÓN BICING
CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. Está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. Al igual que la playa de Nova Icaria, es frecuentada por grupos de amigos y familias y es considerada por los usuarios como una de las playas más seguras de la ciudad .



Ilustración 45 y 46: Dos paseos marítimos: uno a nivel de la playa y otro elevado, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 25: Acceso externo, Playa de Bogatell. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 47: Aparcamiento reservado, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 48: Vinculación de los dos paseos marítimos a través de escaleras, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 49: Paseo marítimo, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 50: Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 26: Acceso a la playa seca, Playa de Bogatell. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 27: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Bogatell. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 28: Acceso al agua, Playa de Bogatell. Fuente: Elaboración propia.

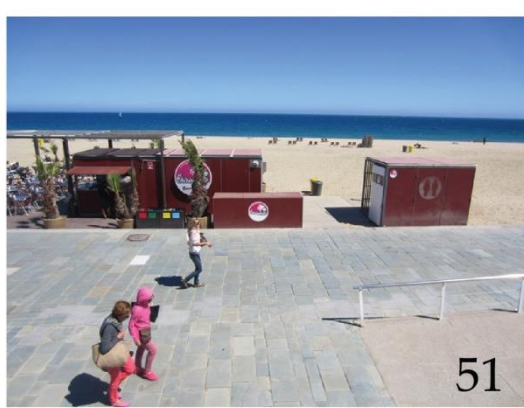
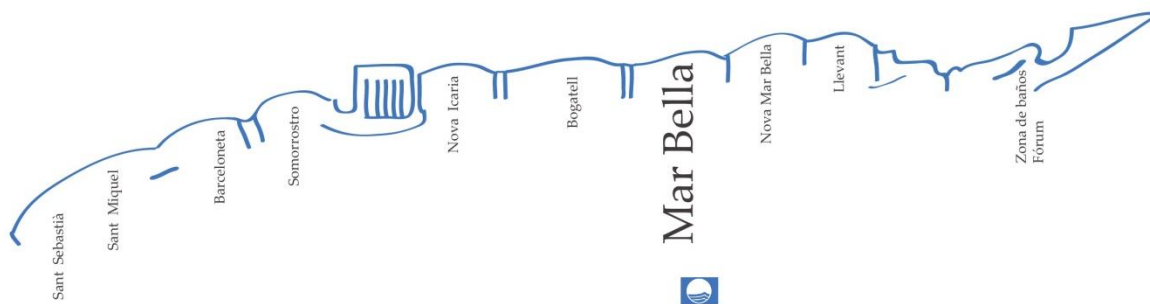


Ilustración 51: Vinculación del paseo marítimo con los equipamientos de la playa, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 52: Duchas accesibles, Playa de Bogatell, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 512m

Amplitud media 42m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DE LA MAR BELLA HASTA EL BAC DE RODA

Transporte BUS: 36, 71, 141
 METRO: LÍNEA 4
 TRANVÍA: T4
 CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. Está situada al levante del litoral de la ciudad. Es una de las playas que fueron creadas después de la recuperación del frente marítimo de la ciudad. Está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. La mayoría de los usuarios son grupos de jóvenes, un gran porcentaje residentes en el distrito de Sant Martí.



Ilustración 53 y 54: Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 29: Acceso externo, Playa de Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 55 y 56: Paseos marítimos, Playa de Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 57 y 58: Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 30: Acceso a la playa seca, Playa de Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES				●	

Tabla 31: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 32: Acceso al agua, Playa de Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 59: Mobiliario urbano, Playa de Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova

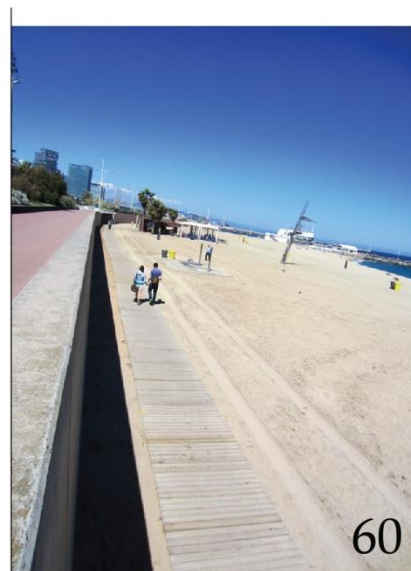


Ilustración 60: Pasarela, Playa de Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 420m

Amplitud media 45m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DE BAC DE RODA
HASTA EL ESPIGÓN DE SELVA DE MAR

Transporte BUS: 36, 43, 141
METRO: LÍNEA 4
TRANVÍA: T4
CARRIL BICI

Playa urbana galardonada con la Bandera Azul. Está compuesta por arena dorada y el estado del mar se caracteriza por sus aguas tranquilas. De igual manera que la playa de Mar Bella, fue creada después de la recuperación del frente marítimo de la ciudad. Los datos del Ayuntamiento de Barcelona demuestran que esta playa es la preferida por las mujeres (más de 60% de sus usuarios). La mayoría de sus visitantes son residentes en el distrito de Sant Martí y pertenecen a un grupo de edad media muy joven. Esta playa se puede considerar como una de las más tranquilas en la ciudad.



Ilustración 61 y 62: Paseos marítimos, Playa de Nova Mar Bella,
Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 33: Acceso externo, Playa de Nova Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 63: Aparcamientos reservados, Playa de Nova Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 64: Paseo marítimo, Playa de Nova Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova

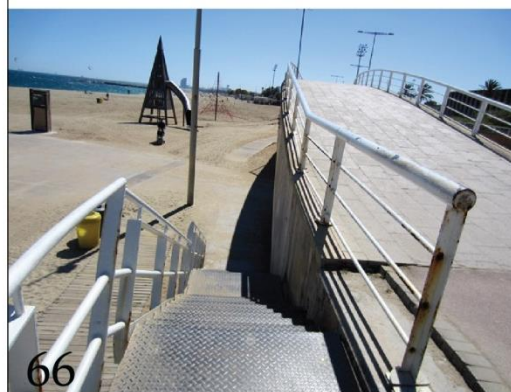


Ilustración 65 y 66: Solución del desnivel, Playa de Nova Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 34: Acceso a la playa seca, Playa de Nova Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS	●	●	●	●	●
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES				●	

Tabla 35: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Nova Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA	●	
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

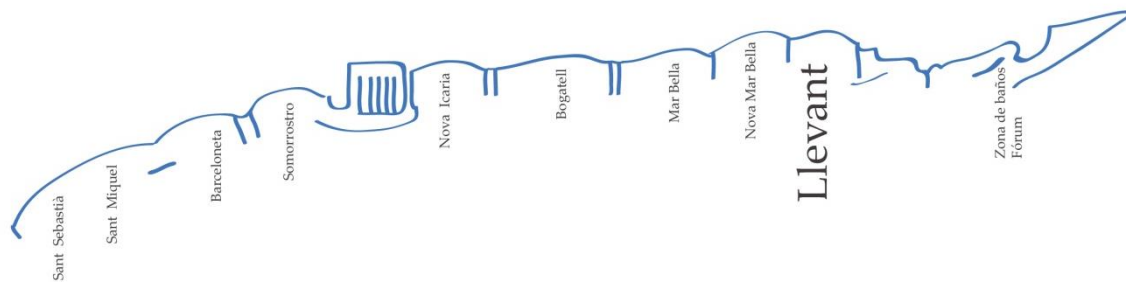
Tabla 36: Acceso al agua, Playa de Nova Mar Bella. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 67: Duchas accesibles, Playa de Nova Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 68: Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Nova Mar Bella, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 375m

Amplitud media 59m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DE SELVA DE MAR HASTA EL ESPIGÓN DEL FUTURO ZOO

Transporte BUS: 7, 36, 41, 141

METRO: L4
TRANVÍA: T4
CARRIL BICI

Playa urbana. Se ha incorporado a la ciudad en el verano de 2006 en funcionamiento provisional. Actualmente dispone de los servicios necesarios para que los usuarios puedan disfrutar de un día de playa. Es la última playa creada en el litoral de Barcelona. Fue formada tras quitar la escollera de Prim y construir la plataforma del futuro zoo marino.

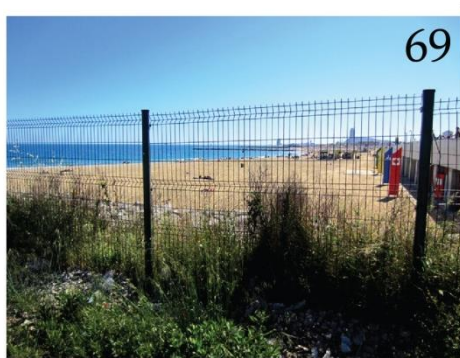


Ilustración 69 y 70: Paseo marítimo, Playa de Llevant,
Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 37: Acceso externo, Playa de Llevant. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 71 y 72: Aparcamientos reservados, Playa de Llevant, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 73: Solución del desnivel, Playa de Llevant, Autora: Boryana Mihaylova

Ilustración 74: Pasarela, Playa de Llevant, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS		
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR		
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES		
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS		●
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 38: Acceso a la playa seca, Playa de Llevant. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	●
VESTUARIOS					
QUIOSCOS	●	●	●	●	●
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 39: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Llevant. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 40: Acceso al agua, Playa de Llevant. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 75: Vinculación del paseo marítimo con los equipamientos de la playa, Playa de Llevant, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 76: Vinculación de las pasarelas con las duchas y las papeLERAS, Playa de Llevant, Autora: Boryana Mihaylova



Distrito SANT MARTÍ

Longitud 375m

Amplitud media 30m

Límites DESDE EL ESPIGÓN DE RAMBLA DE PRIM HASTA LA PLATAFORMA DE JUEGOS INFANTILES DEL FÓRUM

Transporte BUS: 7, 36, 43, 141
METRO: L4
TRANVÍA: T4
ESTACIÓN BICING
CARRIL BICI

En éste tramo del litoral de Barcelona no hay arena, pero se pueden realizar actividades como tomar el sol o bañarse. El acceso al agua se realiza desde superficies pavimentadas a través de las escaleras y está adaptada para personas con discapacidades físicas. En comparación con las otras playas de la ciudad, no es una zona de baño común, ya que requiere especial precaución a la hora de entrar en el agua.



Ilustración 77: Mobiliario urbano, Zona de Baños Fórum,
Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 78: Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la zona de baños, Zona de Baños Fórum, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO EXTERNO			
	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
TRANSPORTE PÚBLICO	PARADA ADAPTADA	●	
	ITINERARIO ENTRE LA PARADA Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
APARCAMIENTOS RESERVADOS	PLAZAS RESERVADAS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS	●	
	ITINERARIO ENTRE EL ESTACIONAMIENTO Y EL INICIO DE LA PLAYA ADAPTADO	●	
ACCESO A LOS ITINERARIOS PEATONALES	SEÑALIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS		●
	ASEGURAN LA LLEGADA A LAS PASARELAS DESDE CUALQUIER MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	●	

Tabla 41: Acceso externo, Zona de Baños Forum. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 79 y 80: Accesos a la playa, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova

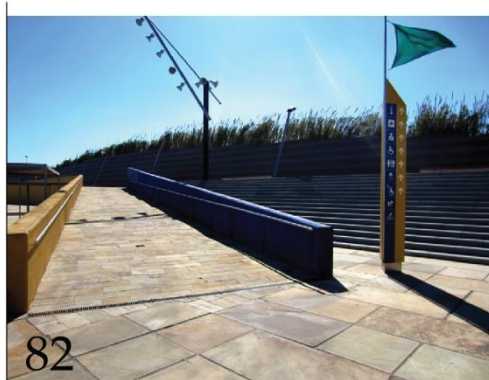


Ilustración 81: Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la zona de baños, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova

Ilustración 82: Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova

ACCESO A LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD	CUMPLE LOS REQUISITOS	
		SI	NO
VADOS PEATONALES	LA ACERA DEL VADO TIENE QUE SER ENRASADA CON LA CALZADA	●	
	ANCHURA LIBRE MÍNIMA DE 1.20m	●	
	TIENEN QUE ESTAR SEÑALIZADOS CON PAVIMENTO DE TEXTURA DIFERENCIADA	●	
PASEOS MARÍTIMOS	COLOCACIÓN ADECUADA DE LOS ELEMENTOS DEL MOBILIARIO URBANO	●	
	VINCULACIÓN CON LOS ACCESOS DE LA PLAYA	●	
	PEATONALIZACIÓN DEL PASEO	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE	●	
ESCALERAS	TIENEN QUE GARANTIZAR EL USO SEGURO DE LAS PERSONAS Y DISPONER CON BARANDILLAS Y PASAMANOS	●	
	TIENE QUE HABER A SU DISPOSICIÓN UNA RAMPA O ASCENSOR	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
RAMPAS	TIENEN QUE DISPONER CON BARANDILLAS A AMBOS LADOS Y PASAMANOS	●	
	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	●	
PAVIMENTO	DURO, NO RESBALADIZO, SIN ENGROSAMIENTOS DIFERENTES DE LOS PROPIOS DEL GRABADO DE LAS PIEZAS	●	
	LAS REJAS Y LOS REGISTROS SE COLOCAN NIVELADOS CON EL PAVIMENTO CIRCUNDANTE	●	
MOBILIARIO URBANO	ES ACCESIBLE A TRAVÉS DE UN ITINERARIO ADAPTADO	●	
	ES DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN	●	
	NO TIENE QUE SUPONER OBSTÁCULOS O RIESGOS ALGUNOS PARA LAS PERSONAS	●	

Tabla 42: Acceso a la playa seca, Zona de Baños Forum. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS DE LA PLAYA SECA

	REQUISITOS BÁSICOS DE ACCESIBILIDAD			REQUISITOS GENERALES DE DISEÑO	
	CONEXIÓN CON UN ITINERARIO ACCESIBLE	UBICACIÓN ADECUADA	PAVIMENTO ANTIDESLIZANTE Y SIN RELIEVES	MATERIALES RESISTENTES A LA CORROSIÓN	ESTRUCTURA PARCIAL O TOTALMENTE DESMONTABLE
DUCHAS	●	●	●	●	
SERVICIOS HIGIÉNICOS	●	●	●	●	
VESTUARIOS					
QUIOSCOS					
PAPELERAS	●	●		●	
SILLAS Y TORRES DE VIGILANCIA	●	●		●	●
FUENTES	●	●	●	●	
JUEGOS INFANTILES					

Tabla 43: Acceso a los equipamientos de la playa seca, Zona de Baños Forum. Fuente: Elaboración propia.

ACCESO AL AGUA

	DISPONE	NO DISPONE
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PERSONAL DE AYUDA		●
SERVICIO DE APOYO AL BAÑO CON PRÉSTAMO DE SILLA ANFIBIA		●
BALIZAS ORIENTADORAS	●	

Tabla 44: Acceso al agua, Zona de Baños Forum. Fuente: Elaboración propia.

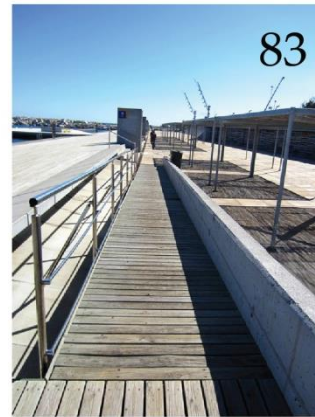


Ilustración 83: Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 84: Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova



Ilustración 85: Duchas accesibles, Zona de Baños Forum, Autora: Boryana Mihaylova

CONCLUSIONES

El Modelo Barcelona fue producto de su propia ciudad, entonces, literalmente, puede ser modelo sólo entre las fronteras de esta ciudad. Es decir, no podemos hablar del modelo como una fórmula que se pueda conseguir y adaptar a cualquier lugar, sino más bien considerarlo como un ejemplo que podría dar criterios de aplicación.

El hecho de que en Barcelona este modelo/ejemplo tuviera éxito, no significa que en otra ciudad ni siquiera con características similares, pudiera dar resultados positivos. El éxito de Barcelona se debe a la combinación de varios factores, dentro de los cuales yo destacaría como más relevantes la política, la economía y la sociedad, enmarcado en su respectiva época. La combinación de estos tres factores es esencial y la más difícil de conseguir.

Cuando hablamos de las playas de Barcelona es importante tener en cuenta que son unas playas urbanas, por lo cual, deberíamos considerarlas como una prolongación de la ciudad. También es cierto, que al ser un espacio natural requieren un trato diferente que los otros espacios públicos. Por ello, a la hora de intervenir, es imprescindible buscar un equilibrio entre lo urbano y lo natural manteniendo su esencia y sin que represente fronteras específicas, es decir lograr una imperceptible fusión de la ciudad con el mar.

En éste sentido, cabe referenciar a los paseos marítimos como un puente entre la ciudad y el mar. Es importante acentuar el carácter peatonal de los paseos marítimos de Barcelona, que no sólo asegura la conexión entre los itinerarios peatonales y los accesos a la playa, sino permite a la gente transitar a manera de paseo para disfrutar del panorama en cualquier momento del año.

Durante el desarrollo del análisis de la accesibilidad de las playas se han realizado varios trabajos de campo, tanto en invierno como en verano, con el objetivo de observar los usos de estos espacios en los diferentes periodos del año. Aunque el verano sea el periodo en el que las playas están más concurridas, es cierto que en el invierno el mar toma una dimensión más contemplativa intensificando la diferencia entre las playas urbanas y las que están apartadas de las poblaciones.

Es cierto que entre las playas que se encuentran cerca del centro de la ciudad (Sant Sebastià, Sant Miquel, Barceloneta, Somorrostro, Nova Icaria y Bogatell) y las que están más al norte (Mar Bella, Nova Mar Bella, Llevant y Zona Baños Forum) se puede percibir una clara diferencia en el nivel de accesibilidad (número de accesos, pavimentación, etc.), ya que éstas últimas al ser más recientes y menos visitadas por turistas tienen un menor nivel de accesibilidad, sin que esto represente ningún problema importante que pueda impedir el acceso libre de las personas.

Durante este proceso, he podido comprobar que las playas de Barcelona tienen un gran nivel de accesibilidad, consolidado durante los últimos años. He de resaltar que encuentro, cuanto

menos curioso, que con el alto nivel de accesibilidad logrado, existan tan pocos trabajos por escrito dedicados a la accesibilidad desde sus inicios, la mayoría de textos se limitan a leyes, ordenanzas y algunos manuales de accesibilidad.

En conclusión, el tema de la accesibilidad es muy relevante para la sociedad, cada vez más dinámica y diversa, por lo cual es imprescindible considerarla no sólo como un requisito que debe cumplir el entorno construido, sino como un instrumento que asegure las mismas oportunidades de participar en la vida social para todas las personas. Para que esto sea posible, es necesario suprimir todo tipo de barreras, ya sean físicas (presentes en el entorno) y/o sociales (culturales, psicológicas).

Para evitar cualquier tipo de exclusión o discriminación social que pudiera causar la ausencia de accesibilidad, es indispensable que los entornos, los productos y los servicios respeten la diversidad humana y puedan satisfacer las necesidades de todas las personas, podríamos denominarla como una accesibilidad universal.

Teniendo en cuenta el crecimiento de la población urbana y las futuras generaciones que van a heredar lo que estamos construyendo, hay que prever que todas las intervenciones para la mejora de la accesibilidad estén basadas en los principios de la sostenibilidad y que afecten de manera negativa al medio ambiente lo menos posible.

Por último he de destacar que en el año 2011, Barcelona recibe la certificación “Biosphere World Class Destination”, otorgada por el Instituto de Turismo Responsable (ITR), que reconoce la gestión medioambiental del Ayuntamiento de Barcelona y del Consorcio Turismo de Barcelona, y sitúa a la ciudad como un destino turístico sostenible.⁶⁴

Hasta ahora Barcelona nos ha presentado una gran variedad de resoluciones, proyectos y transformaciones que a nivel mundial se han ganado críticas de diversas clases y que se podría decir que han cubierto todas las expectativas con creces; y la pregunta más lógica sería: ¿qué más podemos esperar de Barcelona?

⁶⁴ Ayuntamiento de Barcelona, *Barcelona crecimiento*, [en línea], [Consulta: 15 de abril], Disponible en: <<http://w42.bcn.cat/web/es/noticies-i-premsa/noticies/actives/Barcelona-rep-la-certificacio-Biosphere.jsp>>

BIBLIOGRAFÍA

- Associació/Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, *Codi d'Accesibilitat de Catalunya*, Cataluña: Ingoprint SA, junio 1999
- BORJA, Jordi. *Un modelo de transformación urbana 1980-1985*. Quito: Programa de Gestión Urbana, PGU-LAC, 1995
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: MAPFRE, S.A. 1992
- CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Serbal 2009
- Fundosa Accesibilidad, *Accesibilidad Universal. Requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación*, España: AENOR 2009
- MARSHALL, Tim. *Transforming Barcelona*. London: Routledge, 2004
- PELÁEZ, Luis López, *Bordes marítimos. Paseos, senderos e instalaciones de la playa en España*, Málaga: Gráficas Urania, S.A., 1995

PÁGINAS WEB

- ADEAC-FEE, *Cuestionario Bandera Azul para playas, Finalidad y criterios de concesión de la Bandera Azul para playas*, [en línea], [Consulta: 10 febrero 2012], Disponible en: <<http://www2.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/631fbb62-1224-11de-9de1-998efb13096d/Introduccion08.pdf>>
- Ayuntamiento de Barcelona, *22@ Barcelona*, [en línea], Ayuntamiento de Barcelona, [Consulta: 12 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.22barcelona.com/index.php?lang=es>>
- Ayuntamiento de Barcelona, *Barcelona crecimiento*, [en línea], [Consulta: 15 abril 2012], Disponible en: <<http://w42.bcn.cat/web/es/noticies-i-premsa/noticies/actives/Barcelona-rep-la-certificacio-Biosphere.jsp>>
- BOE número 181 de 29/7/1988, *Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*, [en línea], [Consulta: 25 octubre 2011], Disponible en: <http://www.boe.es/aeboe/consultas/bases_datos/doc.php?id=BOE-A-1988-18762>
- Ayuntamiento de Barcelona. *BARCELONA. Del Plan de Accesibilidad a la Ciudad para Todas las Personas*. [en línea], Design for All Foundation, [Consulta: 14 septiembre 2011]. Disponible en: <http://townsandcities.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=619&id_ioma_article=es>
- BORJA, Jordi. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, [en línea], [Consulta: 14 septiembre 2011], Disponible en: <<http://upcommons.upc.edu/eprints/bitstream/2117/12415/1/5488763.pdf>>
- Centro de noticias ONU, [en línea], [Consulta: 12 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.un.org/spanish/News/fullstorynews.asp?newsID=11754&criteria1=&criteria2=>>>
- Diputació Barcelona, *Manual de accesibilidad para las playas del litoral de la provincia de Barcelona*, [en línea], octubre de 2004, [Consulta: 18 octubre 2011], Disponible en: <<http://www1.diba.cat/liblioteca/pdf/35430.pdf>>
- Fundación ONCE, *Accesibilidad y capacidades cognitivas. Movilidad en el entorno urbano. Vialidad, transporte y edificios públicos*, [en línea], febrero de 2009, [Consulta: 7 diciembre

- 2011], Disponible en: <http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es/descargas/Accesibilidad_Cognitiva_Urbana_Conocimiento_y_Experiencias_vFinal.pdf>
- Generalitat de Catalunya, *Decreto 135/1.995, de 24 de marzo, de desarrollo de la Ley 20/1.991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del Código de accesibilidad*, [en línea], 24 de marzo de 1995, [Consulta: 7 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.mldm.es/BA/PDF/DECRETO%20135%20-%201995.pdf>>
 - Generalitat de Catalunya, *LEY 20/1991, DE 25 DE NOVIEMBRE, DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS DOGC 1.526, de 04-12-91*, [en línea], Palacio de la Generalidad, 25 de noviembre de 1991, [Consulta: 7 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.mldm.es/BA/PDF/LEY%2020%20-%201991.pdf>>
 - Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona, *Libro Verde. La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras.*, [en línea], Madrid: IMSERSO 2002, [Consulta: 27 diciembre 2011], Disponible en: <<http://usuarios.discapnet.es/disweb2000/docu/LibroVerdeAccesibilidad.pdf>>
 - Ministerio de Economía, *Manual de accesibilidad integral par las edificaciones administrativas adscritas a la Administración General del Estado*, [en línea], 23 de marzo de 2007, [Consulta: 17 diciembre 2011], Disponible en: <http://www.cermiaragon.org/es/index.php?fil_id_category=5&id=162&mod=archive_documento_detail>
 - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Concepto Europeo de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 5 enero 2012], Disponible en: <http://www.ceapat.es/InterPresent2/groups/imserso/documents/binario/concepto_europeo_de_accesibili.pdf>
 - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, *Libro Blanco de Accesibilidad*, [en línea], [Consulta: 10 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.cocemfeclm.org/documentosdeinteres/libroblancoaccesibilidad.pdf>>
 - Ministerio de Vivienda, *Boletín Oficial del Estado Núm. 61*, [en línea], [consulta 28 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.boe.es/boe/dias/2010/03/11/pdfs/BOE-A-2010-4057.pdf>>
 - Naciones Unidas, *Los derechos la dignidad de las personas con discapacidad*, [en línea], [Consulta: 27 diciembre 2011], Disponible en: <<http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=662>>
 - NÓVOA, Manuel. *Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona*, [en línea], Revista de Facultad de Letras – Geografía I serie, Vol. XIV, Porto, 1998, p.65, [Consulta: 19 septiembre 2011]. Disponible en: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1608.pdf>>
 - PINDADO, Pilar Vega, *La accesibilidad del transporte en autobús: Diagnóstico y soluciones*, [en línea], IMSERSO 2006, [Consulta: 15 marzo 2012], Disponible en: <<http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO18437/acctransbus.pdf>>
 - Plá Estratégic Meptropolitá de Barcelona, [en línea], [Consulta: 12 septiembre 2011], Disponible en: <<http://www.pemb.cat/es/>>
 - Red de cuadernos de investigación urbanística, *La accesibilidad: Hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano natural*. [en línea], 2006, [Consulta: 12 septiembre 2011], Disponible en: <<http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/viewFile/261/256>>

- SANDOVAL, Carlos A., *Investigación cualitativa*, [en línea], ARFO Editores e Impresores Ltda, Diciembre de 2002, [Consulta: 12 septiembre 2011], Disponible en: <http://desarrollo.ut.edu.co/tolima/hermesoft/portal/home_1/rec/arc_6667.pdf>
- The Center for Universal Design, *The Principles of Universal Design*, [en línea], NC State University 1997, [Consulta: 14 octubre 2011], Disponible en: <<http://www.ncsu.edu/project/design-projects/udi/center-for-universal-design/the-principles-of-universal-design/>>
- YEPES, V., SÁNCHEZ, I., CARDONA, A., *Criterios de diseño de aparcamientos y accesos a las playas*, [en línea], Agencia Valenciana del Turismo, Generalitat Valenciana, [Consulta: 24 septiembre 2011], Disponible en: <<http://personales.upv.es/vyepesp/Aparcamientos04.pdf>>

ÍNDICE DE TABLAS, FIGURAS E ILUSTRACIONES

Figuras

- Figura 1 Punto de playa accesible, p.28
- Figura 2 Marquesina adaptada, p.29
- Figura 3 Aparcamientos adaptados, p.31
- Figura 4 Itinerarios peatonales adaptados, p.32
- Figura 5 Escaleras adaptadas, p.34
- Figura 6 Rampas adaptadas, p.35
- Figura 7 Rampas adaptadas, p.36
- Figura 8 Vados adaptados, p.37
- Figura 9 Vados adaptados – peatonales y de vehículos, p.37
- Figura 10 Mobiliario urbano adaptado – peatonales y de vehículos, p.38
- Figura 11 Mobiliario urbano adaptado, p.39
- Figura 12 Mobiliario urbano adaptado, p.39
- Figura 13 Pavimentos adaptados, p.41
- Figura 14 Pasarela, p.43
- Figura 15 Ubicación de las duchas en las pasarelas, p.44
- Figura 16 Cuarto de baño accesible (planta), p.44
- Figura 17 Ubicación del vestuario en la pasarela, p.45
- Figura 18 Ubicación del quiosco en la pasarela, p.45
- Figura 19 Ubicación de las papeleras en la pasarela, p.46
- Figura 20 Esquema de torre y silla de vigilancia, p.46
- Figura 21 Ubicación de las fuentes en el paseo, p.47

Ilustraciones

Ilustración 1 Solución del desnivel, Playa de San Sebastià, p.56

Ilustración 2 Solución del desnivel, Playa de San Sebastià, p.56

Ilustración 3 Aparcamiento subterráneo, Playa de San Sebastià, p.57

Ilustración 4 Aparcamiento subterráneo, Playa de San Sebastià, p.57

Ilustración 5 Aparcamiento para bicicletas, Playa de San Sebastià, p.57

Ilustración 6 Mobiliario urbano, Playa de San Sebastià, p.57

Ilustración 7 Paseo marítimo, Playa de San Sebastià, p.59

Ilustración 8 Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Sebastià, p.59

Ilustración 9 Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Sebastià, p.59

Ilustración 10 Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Sebastià, p.59

Ilustración 11 Vinculación de la pasarela con el suelo de las duchas, p.59

Ilustración 12 Solución del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel, p.60

Ilustración 13 Solución del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel, p.60

Ilustración 14 Parada adaptada, Playa de San Miquel, p.61

Ilustración 15 Itinerario entre la parada y el inicio de la playa adaptado, Playa de San Miquel, p.61

Ilustración 16 Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Miquel, p.61

Ilustración 17 Vinculación del paseo marítimo con el acceso de la playa, Playa de San Miquel, p.61

Ilustración 18 Uso del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel, p.63

Ilustración 19 Uso del desnivel del paseo marítimo, Playa de San Miquel, p.63

Ilustración 20 Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Barceloneta, p.64

Ilustración 21 Mobiliario urbano, Playa de Barceloneta, p.64

Ilustración 22 Inicio del desnivel del paseo marítimo, Playa de Barceloneta, p.65

Ilustración 23 Dos paseos marítimos: uno a nivel de la playa y otro elevado, Playa de Barceloneta, p.65

Ilustración 24 Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Barceloneta, p.65

Ilustración 25 Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Barceloneta, p.65

Ilustración 26 Juegos infantiles, Playa de Barceloneta, p.67

Ilustración 27 Ducha accesible, Playa de Barceloneta, p.67

Ilustración 28 Vinculación del paseo marítimo con los accesos de la playa, Playa de Somorrostro, p.68

Ilustración 29 Paseo marítimo, Playa de Somorrostro, p.68

Ilustración 30 Aparcamientos, Playa de Somorrostro, p.69

Ilustración 31 Itinerario entre la parada y el inicio de la playa adaptado, Playa de Somorrostro, p.69

Ilustración 32 Accesos a la playa, Playa de Somorrostro, p.69

Ilustración 33 Accesos a la playa, Playa de Somorrostro, p.69

Ilustración 34 Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Somorrostro, p.71

Ilustración 35 Pasarela de hormigón, Playa de Somorrostro, p.71

Ilustración 36 Paseo marítimo, Playa de Somorrostro, p.71

Ilustración 37 Paseo marítimo entre la playa de Somorrostro y la playa de Nova Icaria, p.72

Ilustración 38 Paseo marítimo, Playa de Nova Icaria, p.72

Ilustración 39 Aparcamientos reservados, Playa de Nova Icaria, p.73

Ilustración 40 Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Nova Icaria, p.73

Ilustración 41 Solución del desnivel, Playa de Nova Icaria, p.73

Ilustración 42 Solución del desnivel, Playa de Nova Icaria, p.73

Ilustración 43 Duchas accesibles, Playa de Nova Icaria, p.75

Ilustración 44 Pasarelas, Playa de Nova Icaria, p.75

Ilustración 45 Dos paseos marítimos: uno a nivel de la playa y otro elevado, Playa de Bogatell, p.76

Ilustración 46 Dos paseos marítimos: uno a nivel de la playa y otro elevado, Playa de Bogatell, p.76

Ilustración 47 Aparcamiento reservado, Playa de Bogatell, p.77

Ilustración 48 Vinculación de los dos paseos marítimos a través de escaleras, Playa de Bogatell, p.77

Ilustración 49 Paseo marítimo, Playa de Bogatell, p.77

Ilustración 50 Pavimentación del paseo marítimo, Playa de Bogatell, p.77

Ilustración 51 Vinculación del paseo marítimo con los equipamientos de la playa, Playa de Bogatell, p.79

Ilustración 52 Duchas accesibles, Playa de Bogatell, p.79

Ilustración 53 Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, p.80

Ilustración 54 Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, p.80

Ilustración 55 Paseos marítimos, Playa de Mar Bella, p.81

Ilustración 56 Paseos marítimos, Playa de Mar Bella, p.81

Ilustración 57 Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, p.81

Ilustración 58 Solución del desnivel, Playa de Mar Bella, p.81

Ilustración 59 Mobiliario urbano, Playa de Mar Bella, p.83

Ilustración 60 Pasarela, Playa de Mar Bella, p.83

Ilustración 61 Paseos marítimos, Playa de Nova Mar Bella, p.84

Ilustración 62 Paseos marítimos, Playa de Nova Mar Bella, p.84

Ilustración 63 Aparcamientos reservados, Playa de Nova Mar Bella, p.85

Ilustración 64 Paseo marítimo, Playa de Nova Mar Bella, p.85

Ilustración 65 Solución del desnivel, Playa de Nova Mar Bella, p.85

Ilustración 66 Solución del desnivel, Playa de Nova Mar Bella, p.85

Ilustración 67 Duchas accesibles, Playa de Nova Mar Bella, p.87

Ilustración 68 Pavimentación del paseo marítimo, p.87

Ilustración 69 Paseo marítimo, Playa de Llevant, p.88

Ilustración 70 Paseo marítimo, Playa de Llevant, p.88

Ilustración 71 Aparcamientos reservados, Playa de Llevant, p.89

Ilustración 72 Aparcamientos reservados, Playa de Llevant, p.89

Ilustración 73 Solución del desnivel, Playa de Llevant, p.89

Ilustración 74 Pasarela, Playa de Llevant, p.89

Ilustración 75 Vinculación del paseo marítimo con los equipamientos de la playa, Playa de Llevant, p.91

Ilustración 76 Vinculación de las pasarelas con las duchas y las papeleras, Playa de Llevant, p.91

Ilustración 77 Mobiliario urbano, Zona de Baños Forum, p.92

Ilustración 78 Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la zona de baños, Zona de Baños Forum, p.92

Ilustración 79 Accesos a la playa, Zona de Baños Forum, p.93

Ilustración 80 Accesos a la playa, Zona de Baños Forum, p.93

Ilustración 81 Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la zona de baños, Zona de Baños Forum, p.93

Ilustración 82 Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, p.93

Ilustración 83 Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, p.95

Ilustración 84 Solución del desnivel, Zona de Baños Forum, p.95

Ilustración 85 Duchas accesibles, Zona de Baños Forum, p.95

Tablas

Tabla 1 Acceso externo, p.52

Tabla 2 Acceso a la playa seca, p.53

Tabla 3 Acceso a los equipamientos de la playa seca, p.54

Tabla 4 Acceso al agua, p.54

Tabla 5 Acceso externo, Playa de San Sebastià, p.57

Tabla 6 Acceso a la playa seca, Playa de San Sebastià, p.58

Tabla 7 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de San Sebastià, p.59

Tabla 8 Acceso al agua, Playa de San Sebastià, p.59

Tabla 9 Acceso externo, Playa de San Miquel, p.61

Tabla 10 Acceso a la playa seca, Playa de San Miquel, p.62

Tabla 11 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de San Miquel, p.63

Tabla 12 Acceso al agua, Playa de San Miquel, p.63

Tabla 13 Acceso externo, Playa de Barceloneta, p.65

Tabla 14 Acceso a la playa seca, Playa de Barceloneta, p.66

Tabla 15 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Barceloneta, p.67

Tabla 16 Acceso al agua, Playa de Barceloneta, p.67

Tabla 17 Acceso externo, Playa de Somorrostro, p.69

Tabla 18 Acceso a la playa seca, Playa de Somorrostro, p.70

Tabla 19 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Somorrostro, p.71

Tabla 20 Acceso al agua, Playa de Somorrostro, p.71

Tabla 21 Acceso externo, Playa de Nova Icaria, p.73

Tabla 22 Acceso a la playa seca, Playa de Nova Icaria, p.74

Tabla 23 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Nova Icaria, p.75

Tabla 24 Acceso al agua, Playa de Nova Icaria, p.75

Tabla 25 Acceso externo, Playa de Bogatell, p.77

Tabla 26 Acceso a la playa seca, Playa de Bogatell, p.78

Tabla 27 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Bogatell, p.79

Tabla 28 Acceso al agua, Playa de Bogatell, p.79

Tabla 29 Acceso externo, Playa de Mar Bella, p.81

Tabla 30 Acceso a la playa seca, Playa de Mar Bella, p.82

Tabla 31 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Mar Bella, p.83

Tabla 32 Acceso al agua, Playa de Mar Bella, p.83

Tabla 33 Acceso externo, Playa de Nova Mar Bella, p.85

Tabla 34 Acceso a la playa seca, Playa de Nova Mar Bella, p.86

Tabla 35 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Nova Mar Bella, p.87

Tabla 36 Acceso al agua, Playa de Nova Mar Bella, p.87

Tabla 37 Acceso externo, Playa de Llevant, p.89

Tabla 38 Acceso a la playa seca, Playa de Llevant, p.90

Tabla 39 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Playa de Llevant, p.91

Tabla 40 Acceso al agua, Playa de Llevant, p.91

Tabla 41 Acceso externo, Zona de Baños Forum, p.93

Tabla 42 Acceso a la playa seca, Zona de Baños Forum, p.94

Tabla 43 Acceso a los equipamientos de la playa seca, Zona de Baños Forum, p.95

Tabla 44 Acceso al agua, Zona de Baños Forum, p.95

ÍNDICE ANALÍTICO

- Accesibilidad, p.4, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 40, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 54, 102, 103, 105, 106
- Aparcamientos adaptados, p.4, 31, 32, 107
- Áreas de nueva centralidad, p.17
- Ayudas técnicas, p.5, 50
- Ayuntamiento de Barcelona, p.18, 19, 20, 103, 105
- Bandera Azul, p.5, 51, 52, 105
- Barreras, p.8, 19, 23, 24, 25, 26, 103, 105, 106
- Barreras arquitectónicas, p.8, 19
- Cerdá, p.13, 17
- Código de Accesibilidad de Cataluña, p.28, 30, 31, 32, 38
- Concepto Europeo de Accesibilidad, p.23, 24, 106
- Corporación Metropolitana de Barcelona, p.15, 20
- Descentralización territorial, p.14
- Diseño para Todas las Personas, p.19, 24
- Diseño Universal, p.24
- Elementos de movilidad vertical, p.4, 34
- Escaleras, p.4, 35, 36, 108
- Espacio público, p.7, 14, 19, 54
- Frente marítimo, p.14, 20
- I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2008, p.29
- Información, p.4, 33, 52
- Itinerarios peatonales, p.4, 32, 33, 108
- Jordi Borja, p.13
- Juegos Olímpicos, p.13, 17
- La apertura de la ciudad hacia el mar, p.13, 20

Mar, p.8, 21, 51, 103, 110, 111, 113

Mobiliario urbano, p.4, 40, 41, 42, 108, 109, 111

Modelo Barcelona, p.4, 7, 8, 13, 102

Narcis Serra, p.14

Nuevas centralidades, p.14

Oriol Bohigas, p.14, 16

Participación ciudadana, p.14

Pasarelas, p.5, 45, 110

Paseos marítimos, p.5, 43, 110, 111

Pavimentos, p.5, 44, 45, 108

Plan General Metropolitano, p.15

Playas, p.4, 7, 8, 9, 10, 11, 20, 28, 29, 31, 34, 40, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 54, 102, 103, 105, 106

Rampas, p.4, 36, 37, 38, 108

Todas las personas, p.8, 19, 23, 24, 29, 32, 33, 40, 43, 45, 103

Transporte público, p.4, 29

Vados, p.4, 38, 39, 40, 108