



RELATORÍA

# ENCUENTRO IBEROAMERICANO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL

SALVADOR DE BAHÍA, BRASIL

MUSEO DE LA MISERICORDIA

7 A 10 DE ABRIL DE 2014









RELATORÍA

# ENCUENTRO IBEROAMERICANO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL

SALVADOR DE BAHÍA, BRASIL  
MUSEO DE LA MISERICORDIA  
7 A 10 DE ABRIL DE 2014



Catálogo General de Publicaciones  
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

### **Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo**

Directora de Relaciones Culturales y Científicas

Itzíar Taboada Aquerreta

Jefe de Departamento de Cooperación y Promoción Cultural

Guillermo Escribano Manzano

Jefe del Servicio de Publicaciones

Carlos Pérez Sanabria

Servicio de Publicaciones

Héctor Cuesta Romero

### **Encuentro Iberoamericano de Movilidad y Accesibilidad al Patrimonio Cultural y Natural**

Instituciones organizadoras

Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)

Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional de Brasil (IPHAN)

Fundación ACS

Instituciones colaboradoras

Dirección del Centro Antiguo de Salvador (DIRCAS)

Real Patronato sobre Discapacidad (RPD)

Comité organizador

Francisco Menor Monasterio

Briane Panitz Bicca

Luiz Philippe Peres Torelly

Elena de Mier Torrecilla

### **Publicación**

Coordinación

Elena de Mier Torrecilla

Relatoría

Xián Rodríguez Fernández

Wilson Castellanos Parra

Revisión de textos

Carlos Contreras Elvira

Agradecimientos: Francisco Menor Monasterio, Guillermo Escribano Manzano, Briane Panitz Bicca, Beatriz Cerqueira Lima, Luiz Philippe Peres Torelly y todos los participantes.

N.I.P.O.: 502-14-049-0

Depósito legal: M-28001-2014

Esta publicación es el resultado de una actividad organizada y financiada por AECID, IPHAN, Fundación ACS, DIRCAS y Real Patronato sobre Discapacidad, y no refleja necesariamente la opinión de las instituciones organizadoras.

Madrid (España), 2014



1.

PRESENTACIÓN PÁG 5

2.

DESARROLLO PÁG 7

3.

CONTENIDOS PÁG 11

4.

EXPOSICIÓN DE CONCLUSIONES DE LOS  
GRUPOS DE TRABAJO PÁG 61

5.

CONCLUSIONES PÁG 65

6.

CIERRE PÁG 69

7.

DIRECTORIO PÁG 71





Templo Mayor, Ciudad de México. Fuente: INAH-Conaculta



# 1 . PRESENTACIÓN

El Encuentro Iberoamericano de Movilidad y Accesibilidad al Patrimonio Cultural y Natural, realizado en Salvador de Bahía (Brasil) entre los días 7 y 10 de abril de 2014, organizado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) a través de su Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo y el Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional de Brasil (IPHAN), con la colaboración del Real Patronato sobre Discapacidad, la Fundación ACS de España y la Dirección del Centro Antiguo de Salvador (DIRCAS) del Gobierno de Bahía, ha tenido como objetivo general difundir y debatir sobre los conceptos y soluciones para la accesibilidad y movilidad de bajo impacto en las áreas de interés cultural y natural.

Los objetivos específicos del Encuentro han sido:

- Fortalecer las políticas públicas de puesta en valor del patrimonio cultural y natural desde una perspectiva inclusiva y sostenible.
- Sensibilizar a los profesionales de los derechos de las personas con discapacidad al uso y disfrute del patrimonio cultural.
- Dar a conocer las intervenciones en espacios urbanos en otros países que garantizan la accesibilidad al patrimonio cultural.
- Discutir posibles soluciones que garanticen la accesibilidad y la movilidad de bajo impacto y su aplicación a la realidad brasileña.
- Intercambiar buenas prácticas y estrategias de actuación de puesta en valor del patrimonio para la inclusión social.
- Mostrar las posibilidades de cooperación técnica internacional en materia de accesibilidad al patrimonio cultural y natural.
- Dar a conocer la ordenanza del IPHAN nº 420/2009, que establece los procedimientos a seguir para la concesión de autorizaciones para la realización de intervenciones en edificios protegidos y en su entorno.





Museo del Greco, Toledo (España). Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte



## 2. DESARROLLO

El Encuentro fue inaugurado el día 7 de abril, a las 19 horas, en el Museo de la Misericordia. En este acto intervinieron la Presidenta del IPHAN, Jurema Machado; el Jefe de Departamento de Cooperación y Promoción Cultural de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), Guillermo Escribano; el Consejero Cultural de la Embajada de España en Brasil, Álvaro Trejo y la Directora General del Instituto de Patrimonio Artístico y Cultural (IPAC) del Gobierno de Bahía, Elisabete Gândara. Además, Ignacio Tremiño, Director del Real Patronato sobre Discapacidad, quiso estar presente en el acto a través de un vídeo proyectado durante la inauguración.

El Encuentro se desarrolló entre los días 8, 9 y 10 de abril, a través de ponencias organizadas en torno a ocho bloques temáticos, cada uno de ellos seguido de un coloquio abierto a la participación de todos los asistentes, según el siguiente programa:

### **Mesa 1. Accesibilidad y planificación en centros históricos. Opciones de recalificación urbana:**

- Directrices para la accesibilidad y movilidad urbana en centros históricos (Brasil)
- Planes de accesibilidad y movilidad de los centros históricos de Ouro Preto, Laguna, São Francisco do Sul y Paranaguá (Brasil)
- Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos (Colombia)
- La ciudad de Vitoria (España)

### **Mesa 2. Intervenciones en áreas urbanas protegidas:**

- Centro histórico de Salvador de Bahía (Brasil)
- Centro histórico de Olinda (Brasil)
- Centro histórico de Comayagua (Honduras)
- Centros históricos de Cusco y Arequipa (Perú)
- Ávila ciudad Patrimonio de la Humanidad: turismo para todos (España)



### **Mesa 3. Accesibilidad al Patrimonio Cultural (I):**

- Programa Integral de Accesibilidad del INAH-Conaculta (México)
- Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo de la AECID
- Accesibilidad en Museos Estatales: el Museo del Greco (España)
- Programa de Accesibilidad de los Reales Sitios - Patrimonio Nacional (España)

### **Mesa 4. Accesibilidad al Patrimonio Cultural (II):**

- Señalización de ciudades patrimonio mundial en Brasil - UNESCO
- Mercado Municipal de Suchitoto (El Salvador)
- La muralla de Ávila (España)
- Intervenciones en la ciudad de Vitoria: la catedral de Vitoria (España)

### **Mesa 5. Accesibilidad al Patrimonio Natural:**

- Parque Nacional Fernando de Noronha (Brasil)
- Parques accesibles para todos de Costa Rica y facilidades para el turismo accesible
- Parque Nacional Cataratas de Iguazú (Argentina)
- La ruta de Carlos V (España)

### **Mesa 6. Intervenciones para la mejora de la movilidad urbana de bajo impacto:**

- Implantación de BRT y VLT en las ciudades brasileñas de Cuiabá, Goiânia, Manaus y Brasília
- Revitalización urbana a través de espacios públicos y movilidad accesible en la Ciudad de Guatemala
- Movilidad de bajo impacto en la ciudad de Vitoria (España)

### **Mesa 7. Acceso a la cultura, Museos del s.XXI:**

- Acceso a los museos brasileños
- Museo Nacional de Colombia
- El nuevo Museo Arqueológico Nacional (España)

### **Mesa 8. Redes de trabajo, comunicación e intercambio:**

- Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad del Perú
- Red Iberoamericana de Accesibilidad Universal (Red AUN)
- Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España



Además, en la mesa 9, se presentó la convocatoria de los **Premios Reina Sofía de Accesibilidad Universal para Municipios Latinoamericanos**, con presencia del alcalde de Socorro (Brasil), uno de los municipios premiados en la convocatoria 2013.

El intercambio de experiencias y buenas prácticas en rehabilitación del patrimonio y diseño inclusivo se complementó con una ruta por el centro histórico de la ciudad de Salvador para conocer, entre otros, el proyecto “Ruta Accesible Pelourinho”, un itinerario accesible de 1,5 km por el Pelourinho, ejecutado por la Dirección del Centro Antiguo de Salvador (DIRCAS). Esta visita fue coordinada por Beatriz Cerqueira Lima, directora de la DIRCAS, y su equipo, sirviendo como punto de partida para la organización de talleres en los que los participantes analizaron cuatro casos prácticos en el propio centro histórico de Salvador de Bahía desde el punto de vista de la mejora de la accesibilidad. Los espacios a analizar fueron:

- Plaza de Jesús
- Plaza de la Sé
- Palacio Rio Branco
- Museo de la Misericordia

En el Encuentro participaron 70 gestores y técnicos procedentes de diez países diferentes del área iberoamericana (Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, España, Guatemala, Honduras, México, Perú y El Salvador), con una importante presencia de funcionarios del Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional de Brasil (50) de aquellos estados brasileños que a lo largo de este y de los próximos años están ejecutando el Programa de Aceleración y Crecimiento (PAC 2) en 44 centros históricos brasileños.





Centro histórico de Vitoria (España). Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



# 3.

## CONTENIDOS

### Mesa 1:

Accesibilidad y planificación en centros históricos. Opciones de recalificación urbana

### Mesa 2:

Intervenciones en áreas urbanas protegidas

### Mesa 3:

Accesibilidad al Patrimonio Cultural (I)

### Mesa 4:

Accesibilidad al Patrimonio Cultural (II)

### Mesa 5:

Accesibilidad al Patrimonio Natural

### Mesa 6:

Intervenciones para la mejora de la movilidad urbana de bajo impacto

### Mesa 7:

Acceso a la cultura: Museos del s.XXI

### Mesa 8:

Redes de trabajo, comunicación e intercambio

### Mesa 9:

Premios Reina Sofía de Accesibilidad Universal para Municipios Latinoamericanos



# MESA 1

## ACCESIBILIDAD Y PLANIFICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS. OPCIONES DE RECALIFICACIÓN URBANA

MODERA: BRIANE BIGGA

Las diferentes experiencias presentadas muestran cómo el concepto de patrimonio ha ido evolucionando hasta constituirse en un derecho y, como tal, la planificación debe asumir retos en cuanto a movilidad e intervenciones en centros históricos. Se trata no sólo de intervenir en bienes patrimoniales, sino también de dar respuesta a las necesidades de acceso a éstos por parte de la comunidad, buscando la coexistencia persona - vehículo - patrimonio. En este sentido, se han definido normativas y planes de movilidad en centros patrimoniales que, en el momento de diseñarse e implementarse, han requerido procesos de sensibilización y educación ciudadana, estrategias imprescindibles para el desarrollo exitoso de dichos planes y su posterior apropiación por parte de la comunidad.

Pese a ello, en diferentes intervenciones las propias personas con discapacidad y la comunidad en general han cuestionado las mejoras de la movilidad, por lo que, en algunas ocasiones, dichas intervenciones han sido finalmente impuestas por las entidades gubernamentales.

De las experiencias presentadas cabe destacar el establecimiento de alianzas públicas y privadas, la cofinanciación entre gobiernos locales y nacionales y la riqueza de las propuestas surgidas a través de concursos en cuanto a alternativas, sensibilización y difusión de la accesibilidad en los procesos de planificación e intervención en patrimonio.





## DIRECTRICES DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA EN CENTROS HISTÓRICOS (BRASIL)

ANDREY SCHLEE

Desde la aprobación del Decreto Ley nº 25 de 1937, por el cual se regula la Protección del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional de Brasil, las actuaciones del IPHAN se desarrollan en tres grandes etapas:

- Un primer momento de preeminencia del concepto “patrimonio histórico y artístico”, basado en las ideas de “civilización” y “tradición”. Fueron los años de las primeras actuaciones en materia de protección del patrimonio cultural.
- Un segundo momento en el que se desarrolla el concepto de “bienes culturales”, basado en las ideas de “desarrollo” y “diversidad cultural”. Orientado inicialmente hacia la protección de centros históricos a través del Programa de Ciudades Históricas. En la Constitución de 1988 se amplía el concepto de patrimonio y se define el papel del poder público en su protección. En el año 2000 el Estado adquiere el compromiso de realizar un registro de los Bienes Culturales de carácter inmaterial. En este periodo se da también la definición de Paisaje Cultural Brasileño.
- Y un tercer momento, en el que nos encontramos actualmente, en el que se impone el concepto de “patrimonio como derecho”, acompañado de los conceptos de “territorio” y “políticas culturales”. En esta época se destaca el Programa Monumenta y se abren nuevas líneas de acción gracias al Programa de Aceleración y Crecimiento (PAC Centros Históricos), que inicia actualmente su ejecución.

Se destaca la importancia de la perspectiva de accesibilidad, para la que es necesario definir y desarrollar estrategias –en colaboración con colectivos públicos y privados– con el fin de fortalecer la identidad y permitir el acceso a la memoria en igualdad de condiciones, a la vez que se promueve el desarrollo económico y social.

La aprobación en 2009 del Programa Nacional de Movilidad y Accesibilidad ha dado lugar a una serie de acciones entre las que destacan la publicación del *Manual de orientación: implementación de acciones* (2013) y de *Cuadernos Técnicos Nº 9: Movilidad y Accesibilidad Urbana en Centros Históricos* (2014), publicación del IPHAN que fue presentada en la jornada inaugural del Encuentro y distribuida entre los participantes.





## PLANES DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN LOS CENTROS HISTÓRICOS DE OURO PRETO, LAGUNA, SÃO FRANCISCO DO SUL Y PARANAGUÁ (BRASIL)

GEORGE DA GUIA

La creciente pérdida de calidad de vida en los centros históricos protegidos por el IPHAN está directamente relacionada con el conflicto que genera la convivencia de vehículos, personas y mercancías en un mismo espacio. La confluencia de estos flujos en entornos históricos llevó al IPHAN a crear un Programa de Movilidad y Accesibilidad a nivel nacional, cuya elaboración pasó por cinco etapas: la elaboración de Planes Generales de Movilidad y Accesibilidad con proyectos piloto, la evaluación preliminar de dichos planes, su implementación, la elaboración de un cuaderno de referencia y la celebración de un Encuentro Nacional.

El programa pretende ofrecer nuevas bases prácticas y conceptuales para mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades históricas de Brasil, compatibilizando la conservación del patrimonio con prácticas de apropiación de los espacios urbanos, así como la utilización de equipamientos y tecnologías propios de los patrones contemporáneos de movilidad. En términos generales, se busca establecer nuevas miradas sobre la ciudad: movilidad para propiciar el acceso a las oportunidades que el centro histórico ofrece – Derecho a la ciudad y la Cultura. Otro objetivo es el de revertir el actual modelo de movilidad, integrado los instrumentos de gestión urbana y de conservación del patrimonio histórico y cultural.

La base para la elaboración de las directrices generales y específicas de estos programas de movilidad es un correcto diagnóstico que se estructura en dos etapas: una primera de organización de procedimientos y métodos, inventariado físico y definición de condicionantes y objetivos; y una segunda de participación popular y recogida de las expectativas de los diferentes grupos sociales. Tras el análisis de este diagnóstico se pasa a la elaboración del Plan, y se abre un debate con la ciudadanía para debatir acerca de las estrategias de implementación.

De las 84 ciudades declaradas históricas a nivel nacional, se escogieron cuatro: Paranaguá-PR, Ouro Preto-MG, São Francisco do Sul-SC y Laguna-SC, como proyectos piloto para llevar a cabo el diagnóstico y elaboración de dichos planes. Se trata de cuatro ciudades con centros históricos protegidos y con una serie de características comunes: falta de coordinación de las políticas públicas en materia de transporte, infraestructuras deficitarias y necesidad de mejorar la relación del centro histórico con el resto de la ciudad.





Se presentan los resultados de la fase de diagnóstico llevada a cabo en Paranaguá-PR, donde se menciona la necesidad de regulación de los límites de velocidad y la creación de áreas verdes, y de Ouro Preto-MG (declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO), donde se proponen mejoras en la movilidad de los flujos peatonales desde los cerros hacia el centro. El objetivo final es mejorar la calidad del espacio urbano ampliando la red de vías peatonales, la creación de 2km de carriles bici, la implantación una red de funiculares y la elaboración de un plan de circulación y de proyectos de recalificación de espacios simbólicos.

## PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS (COLOMBIA)

YAMID A. PATIÑO

Con la promulgación de la Ley 163 de 1959, que dicta medidas sobre la defensa y conservación del Patrimonio Cultural de la Nación, se da inicio a la creación del actual marco legal que rige la protección del patrimonio colombiano. La Constitución de 1991 recoge la diversidad étnica y propone políticas de inclusión y en 1997 se crea el Ministerio de Cultura.

Se declaran 44 centros históricos de interés, dos de los cuales son también declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (Cartagena de Indias y Mompox). En el año 2000 se pone en marcha el Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos (PNRCH), concebido por el Ministerio de Cultura como un instrumento de planeamiento para recuperar y revitalizar estos centros históricos declarados.

Paralelamente, en 1997 se aprueba la Ley 361, por la cual se establecen mecanismos de integración social en favor de las personas con discapacidad, siendo en su Título 4 donde se recogen las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad, haciendo especial hincapié en la eliminación de barreras, tanto en espacios públicos como en edificios de uso público. Así, se definen una serie de elementos a tener en cuenta y de acciones a llevar a cabo para adaptar estos espacios en clave accesible. Estas especificaciones están recogidas en un manual en constante actualización.

Hasta la fecha, se han llevado a cabo intervenciones en ocho centros históricos, entre ellos el de la ciudad de Barranquilla, en donde un espacio público ocupado por un mercado ambulante ha sido liberado y adaptado para el uso y disfrute de toda la ciudadanía, o en el de Mompox, ciudad en la que se ha intervenido en la zona adyacente al río ampliando aceras a 1,20m y unificando niveles entre acera y calzada. Por lo demás, las intervenciones en el espacio público llevadas a cabo en el marco del Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos se realizan por concurso.





## LA CIUDAD DE VITORIA (ESPAÑA)

IÑIGO BILBAO

Desde sus orígenes en los siglos XII y XIII, la ciudad de Vitoria se ha caracterizado por haber experimentado un crecimiento ordenado. El emplazamiento de su centro histórico en lo alto de una colina —en el que las calles se adaptan a las curvas de nivel— y la trama de los llamados “cantones” conecta perpendicularmente los diferentes niveles y absorbe el desnivel.

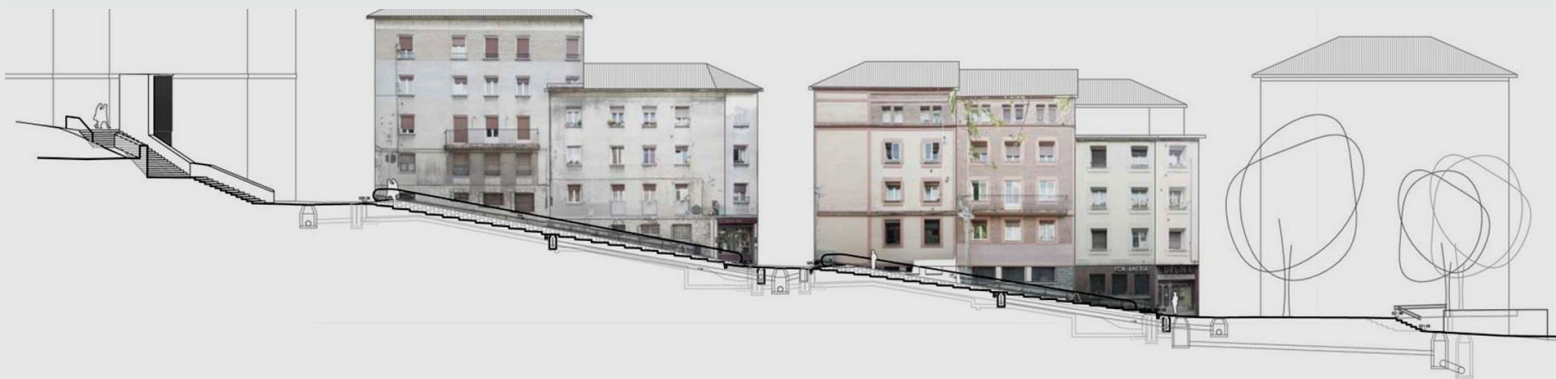
Durante los años 70 y 80, el centro histórico se encontraba en un estado de degradación generalizada y había perdido su centralidad socioeconómica, de modo que se pusieron en marcha los primeros planes de rehabilitación. Con ellos se consiguió recuperar parte de su patrimonio inmueble, pero no se le dotó de actividad.

Ante la persistencia de esta problemática, se pusieron en marcha el Plan Especial de Rehabilitación Integrada (PERI) y el Programa Urban: 2009-2015, con la participación de todos los niveles de la administración y con el objetivo de recuperar su función económica y representativa.

En este marco, surge en 2010 el Plan de Accesibilidad, que pretende solventar las dificultades orográficas que presenta la ciudad y enfrentarse al conflicto entre patrimonio y accesibilidad. El plan pretende evaluar las barreras, plantear acciones y priorizarlas. Para ello se definen una serie de intervenciones a llevar a cabo en los cantones con vistas a facilitar el acceso a los equipamientos públicos ubicados en la zona más elevada, al tiempo que se pretende hacer el centro histórico permeable dada su situación central en el conjunto de la ciudad.

Entre las acciones llevadas a cabo se construyen una serie de rampas mecánicas bidireccionales en los cantones, cubiertas para su protección frente a las inclemencias del tiempo y complementadas con ascensores en las zonas de mayor desnivel. Además, se ha hecho accesible una parte de la muralla y se ha creado el programa de turismo accesible “Una ciudad en tus manos”.





## COLOQUIO

El caso de Vitoria planteó diversas cuestiones entre los asistentes, desde el volumen de inversión y su sostenibilidad económica, a la participación ciudadana en el proceso de planificación o el encaje de una propuesta tan contemporánea en un entorno histórico. Iñigo Bilbao destacó el alto coste de una inversión de este tipo y alertó de la facilidad para conseguir financiación para la inversión inicial, pero no para su mantenimiento, que actualmente asume de forma íntegra el ayuntamiento. Mantenimiento especialmente costoso en el caso de las rampas, ya que el uso de vidrio en la cubierta tiene asociados unos altos costes de limpieza y reposición. En cuanto al proceso de participación ciudadana, reconoce que no ha sido fácil, ya que el gran impulso inicial que las instituciones le dieron al proyecto no se vió acompañado de la apropiación por parte de los vecinos. Dicha situación mejoró en una segunda fase, en la que hubo una mayor participación y se atendió a la demanda de los ciudadanos para mejorar el acceso al centro de salud. A su vez, el proyecto ha recibido críticas por parte de los usuarios, que se quejan de que la inclinación de la rampa supera en algunos casos el máximo permitido, lo que mantiene viva la polémica sobre el encaje de la propuesta en el entorno histórico, algo que Iñigo Bilbao defiende recordando que estas rampas se sitúan en los cantones, esto es, en vías ya alteradas durante el siglo XIX y con inmuebles del siglo XX.

Yamid Alexander Patiño respondió a una pregunta sobre el origen de la financiación del Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos (Colombia) diciendo que se trataban de recursos del Gobierno colombiano. En cuanto a la aceptación por parte de la población de las intervenciones, destacó la importancia de que éstas generen una plusvalía alrededor que revierta en una mejora perceptible por todos.

George da Guía también destacó la polémica generada en Ouro Preto por la ampliación del ancho de las aceras, que no fue percibida como algo positivo por todos los ciudadanos.

Por último, la coordinadora de la mesa, Briane Bicca, quiso hacer énfasis en la necesidad de extender a Brasil el uso de la figura de concurso público —a la que se refirieron el ponente colombiano y español— ya que actualmente apenas se utiliza.



## MESA 2

### INTERVENCIONES EN ÁREAS URBANAS PROTEGIDAS

MODERA: ANDREY SCHLEE

Las experiencias de intervención en los centros históricos de Salvador de Bahía y Olinda (Brasil), Comayagua (Honduras), Cuzco y Arequipa (Perú) y Ávila (España), evidencian la diversidad y riqueza espacial y sociocultural de nuestros países y del patrimonio como tal. Aunque estas acciones arrojan similitudes y diferencias, de todas ellas destacan, de manera general, la importancia que, para la gestión inclusiva de las ciudades, tiene la creación de oficinas de planeación específicas para centros históricos, la vinculación de organizaciones e instancias de participación de personas con discapacidad y la vinculación del sector público y privado.





## CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR DE BAHÍA (BRASIL)

TELMA C. CAVALCANTE

Al inicio de la ponencia, se proyectó un vídeo sobre los orígenes y la historia de la ciudad de Salvador y de su centro histórico –declarado como área protegida por el IPHAN y la UNESCO– y el Plan de Rehabilitación Participativo del Centro Antiguo de Salvador lanzado en 2010, presentando sus objetivos iniciales, los logros alcanzados y las metas para el futuro.

Para el desarrollo del Plan de Rehabilitación Participativo del Centro Antiguo de Salvador se llevó a cabo un diagnóstico en tres niveles –participativo, operacional y estratégico –que dieron lugar a catorce propuestas finales para la implantación del Plan, a su vez fundamentadas en torno a tres ejes: programa de inversión, gobernabilidad y fondo de inversión mobiliario.

Las catorce propuestas fueron el fomento de la actividad económica, la ampliación de la competitividad de las actividades económicas, la preservación de la ladera de la fachada marítima, el incentivo del uso habitacional e institucional, la dinamización del comercio y la revitalización del borde marítimo, la calificación de espacios culturales y monumentos, la estructuración del turismo cultural, la priorización de servicios de atención para población en estado de vulnerabilidad, la optimización de las condiciones ambientales, la recalificación de infraestructuras, la reducción de la inseguridad, la revalorización del Centro Antiguo de Salvador a través de la educación patrimonial, la creación de un Centro de Referencia de Cultura de Bahía y la generación e implantación del Plan de Rehabilitación. Todo ello con el fin de que el Centro Antiguo de Salvador sea “un lugar apto para vivir, trabajar, frecuentar y visitar, socialmente justo, ambientalmente sostenible, económicamente viable y con un valor cultural reconocido”.

Entre los proyectos ya ejecutados destaca la “Acera Accesible Pelourinho”, un circuito de 1,5km por el centro histórico que fue posible tras el ensanchamiento de aceras y el rebaje de los cambios de nivel. También se han llevado a cabo acciones de mejora de la pavimentación de vías urbanas y están en ejecución varios proyectos de recalificación urbana.





## CENTRO HISTÓRICO DE OLINDA (BRASIL)

SANDRA SPINELLI

Las calles estrechas y de fuerte pendiente del centro histórico de Olinda son uno de los principales retos a los que se enfrenta el Plan de Accesibilidad del Centro Histórico de Olinda. Dicha iniciativa se establece como una necesidad en 2003, siendo un año después cuando se empiezan a captar los recursos necesarios para su puesta en marcha. Así se definió un plan piloto con el objetivo de eliminar las barreras arquitectónicas, promover el diseño universal y crear rutas accesibles que garantizaran a habitantes y turistas tanto los recorridos turísticos como los funcionales.

Gracias a este plan, que ha convertido a la ciudad en un referente en accesibilidad para el resto de ciudades brasileñas, se han creado dos rutas accesibles por el centro histórico: “Rota da Sé” y “Rota São Bento”, ensanchando las aceras, creando pasos peatonales para cruzar la calle y construyendo rampas o escaleras para salvar desniveles, acompañadas de pasamanos o barandillas.

También se han adaptado diversos edificios de uso público –como el Palacio dos Governadores– creando rutas internas accesibles con la construcción de rampas y ascensores, y mejorado la urbanización de varios espacios públicos en clave accesible, como el Alto da Sé. Con motivo de la celebración del Mundial de Fútbol en 2014 se plantean nuevas actuaciones en materia de accesibilidad.





## CENTRO HISTÓRICO DE COMAYAGUA (HONDURAS)

JORGE BULNES

La ciudad de Comayagua, antigua capital de Honduras fundada en 1539, cuenta con un importante patrimonio colonial distribuido por las treinta manzanas que conforman su centro histórico, declarado como tal en 1972.

En 1995, gracias al apoyo de la AECID, se inicia el Programa Comayagua Colonial, con el fin de trabajar por la protección, conservación y puesta en valor del patrimonio cultural del municipio y contribuir así a la recuperación sostenible del centro histórico y de su área de influencia como factor de desarrollo económico, social y cultural.

En 1996 se realizó un diagnóstico que puso de relieve la debilidad jurídica para la gestión del patrimonio cultural, el mal estado de los espacios públicos y del patrimonio arquitectónico, el deterioro de la función habitacional, el desinterés de la población por la conservación del centro histórico y la falta de inversión del gobierno local en este ámbito. El Programa Comayagua Colonial ha tratado de dar respuesta a todas estas carencias a través de distintas acciones que han demostrado la importancia de la intervención en el espacio público. Y, si bien en un inicio las actuaciones generaron rechazo, han derivado en una mejora de la percepción social de la ciudad, lo que hace que ahora la gente se sienta orgullosa de Comayagua.

A la vez que se intervenía en el espacio público, se aprovechó para eliminar las barreras arquitectónicas y los desniveles entre acera y calzada, con el fin de hacer una ciudad más inclusiva. Se ampliaron las zonas peatonales y se restringió la circulación en algunas calles en uno de los sentidos. También se intervino en edificios de uso público como la Caxa Real y la Casa de la Cultura, haciéndolos accesibles para personas con movilidad reducida.





## CENTROS HISTÓRICOS DE CUSCO Y AREQUIPA (PERÚ)

JUAN DE LA SERNA

El patrimonio cultural, entendido como el derecho a una identidad individual y como un recurso para el desarrollo, son dos de las bases sobre las que se asienta el Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo de la AECID. Sus actuaciones pretenden que el patrimonio sea el detonante de un proceso de mejora de la calidad de vida de la población. Para ello, se sirve de diferentes herramientas, como el planeamiento y gestión, el fortalecimiento institucional, la capacitación y las actuaciones piloto.

Perú se caracteriza por un masivo abandono del medio rural que ha derivado en un rápido y desordenado crecimiento de los núcleos urbanos de la costa y en una ocupación de los cerros situados en los bordes de los centros históricos. Se trata, a su vez, de un país con una débil institucionalidad y una actividad económica predominantemente informal. Por otro lado, la tramitación de expedientes técnicos para la ejecución de obras es muy lenta, dada la riqueza arqueológica del subsuelo de las diferentes ciudades, lo que hace que determinados proyectos no sean rentables para los políticos por su amplio plazo de ejecución.

En el ámbito de la accesibilidad —si bien es cierto que existe un amplio marco normativo en el que ampararse— la realidad dice que, debido a este carácter informal, las leyes no se cumplen. Desde el Programa P>D se trata de apoyar la mejora de la accesibilidad a través de la incorporación del diseño universal en los planes maestros de los centros históricos, lo que ha permitido la creación de espacios públicos para todos.

Otra de las herramientas que el Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo de la AECID ha apoyado en Perú es la figura del concurso, donde se sientan las bases para el desarrollo del expediente técnico y donde se incorpora desde un inicio la accesibilidad universal.

También en el ámbito rural, concretamente en el Valle del Colca, se han llevado a cabo intervenciones en espacios de uso público con criterios de accesibilidad universal.





## ÁVILA CIUDAD PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD: TURISMO PARA TODOS

NOELIA CUENCA

Un vídeo sobre el turismo accesible en la ciudad de Ávila sirvió como introducción para esta ponencia. La ciudad de Ávila, declarada Patrimonio de la Humanidad en 1985, se caracteriza por sus dificultades orográficas: se encuentra a más de mil metros de altitud, cuenta con grandes desniveles y calles estrechas propias del entramado medieval y su centro histórico está rodeado íntegramente por una muralla. A su vez, es una ciudad volcada al turismo y los servicios, lo que condiciona los usos del espacio público.

El compromiso de las personas que trabajan en el Ayuntamiento de Ávila fue clave para la inclusión de la accesibilidad en la agenda municipal y su inserción también a nivel orgánico a través de la creación de un Consejo Municipal de Personas con Discapacidad, una Concejalía de Accesibilidad Universal y una Oficina Municipal de Accesibilidad, que de manera conjunta han puesto en marcha el proyecto “Turismo accesible y social”.

Dicho proyecto se inició en 2005 a través del análisis de la oferta turística y cultural de la ciudad (hoteles, restaurantes, espacios públicos...), que sirvió como punto de partida para llevar a cabo una serie de acciones en materia de formación y sensibilización sobre accesibilidad, especialmente enfocada al sector turístico y al patrimonio cultural, bajo la idea de que las actuaciones debían ser para todas las personas, ya que “todo es para todos”.

Se detectó la necesidad de mejorar el entorno urbano y el transporte con actuaciones a nivel arquitectónico y urbanístico. Entre las numerosas acciones llevadas a cabo, destaca el caso del Auditorio Municipal de San Francisco, ubicado en un edificio histórico, donde el proyecto de reforma incorporó la accesibilidad desde un inicio, lo cual siempre resulta más económico que hacerlo a posteriori.

Otro de los casos comentados fue el del edificio conocido como Episcopio, donde para mejorar la accesibilidad se instaló un ascensor en el inmueble contiguo, ya que por su carácter histórico no era posible llevar a cabo ese tipo de intervención en el propio edificio. En esta línea, se actuó en diversos edificios del centro histórico, mejorando su accesibilidad, así como en edificios de nueva planta, caso del Centro de Exposiciones y Congresos “Lienzo Norte”.





Gracias al convenio suscrito con la Fundación ACS en el año 2008, se han podido llevar a cabo intervenciones también en espacios públicos de gran valor simbólico y patrimonial, como la Catedral, el Convento de Santa Teresa —en el que se creó una meseta que rodea el edificio una vez desplazadas las escaleras de acceso, creando un itinerario accesible que bordea al edificio— o la Iglesia de San Juan, donde se creó una entrada acristalada que permite el acceso visual a la iglesia incluso cuando está cerrada.





## COLOQUIO

La ponencia de Sandra Spinelli sobre el caso de la ciudad de Olinda despertó especial interés entre los participantes, que se interesaron por el proceso de definición de las rutas y por la participación de la población local, a lo que Sandra Spinelli contestó que —a pesar de que ella no participó en esa fase del proyecto— las rutas se establecieron en función de los lugares donde era más viable llevar a cabo el ensanchamiento de aceras. Resalta que hubo una gran participación por parte de la población ya que se trata de una ciudad eminentemente residencial. También se comentó desde el público que el caso de Olinda, si bien ha mejorado mucho la situación inicial, sólo ha trabajado la accesibilidad física. A lo que Spinelli respondió diciendo que aunque la accesibilidad efectivamente no está garantizada al 100%, ya hay planes en curso para mejorarla.

En el caso de Ávila, se preguntó sobre el soporte institucional y financiero de unas acciones tan amplias. La Concejala de Accesibilidad del Ayuntamiento de Ávila, Noelia Cuenca, puso de relieve la carga política de este tipo de intervenciones y la importancia de que los poderes públicos las apoyen, destacando, en su caso, el apoyo incondicional del alcalde. En cuanto a la financiación, al tratarse de actuaciones transversales, se aclaró que fue compartida entre varias áreas del ayuntamiento.

También se expresó interés sobre el caso de Comayagua y el importante y complementario papel en materia de accesibilidad que pueden desarrollar las Escuelas Taller, escuelas de oficios tradicionales volcadas en la recuperación del patrimonio, creada en el caso de Comayagua por la AECID en paralelo al desarrollo del Programa Comayagua Colonial.



## MESA 3

### ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO CULTURAL (I)

MODERA: BEATRIZ G. LIMA

En este panel se mostraron las experiencias del Programa Integral de Accesibilidad del INAH – Conacuta México, el Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo de la AECID, las acciones en materia de accesibilidad en Museos Estatales de España y el Programa de Accesibilidad de los Reales Sitios en España.

Dichas experiencias retoman los principios de intervención en patrimonio, como la necesidad de respetar la edificación, el encaje de intervenciones contemporáneas en centros históricos, la importancia de la reversibilidad, la respuesta universal –y no para determinados colectivos específicos– la importancia de un fácil mantenimiento y el desarrollo de intervenciones desapercibidas que den respuesta integral a la cadena de accesibilidad acorde a cada contexto.





**PROGRAMA INTEGRAL DE  
ACCESIBILIDAD DEL INAH-CONACULTA  
(MÉXICO)**  
**ANTONIO MONDRAGÓN**

El Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, institución que custodia 129 museos, 187 sitios arqueológicos y más de 250 monumentos históricos, lanzó en el año 2010 su Programa Integral de Accesibilidad. Sin embargo, los avances en esta materia no son todavía una generalidad ni están sistematizados. No se trata tanto de un programa integral como de una serie de acciones que, de manera atomizada, han servido para hacer accesibles museos y sitios arqueológicos para los más de 12 millones de personas que, según el censo de 2010, tienen algún tipo de discapacidad en México.

Así, en el sitio arqueológico de Monte Albán (Oaxaca) se construyó un elevador para comunicar dos plataformas y facilitar el acceso a la gran plaza. Tal vez no sea un buen ejemplo de integración paisajística, pero es efectivo y además trata de ser sostenible mediante el uso de energía solar.

Por otro lado, para la zona arqueológica del Templo Mayor (México DF), la más visitada del país, se proyecta crear un nuevo vestíbulo y un andador perimetral que corrijan los problemas de accesibilidad derivados de la variación de planos llevado a cabo tras el hundimiento de la ciudad.

En la Fortaleza de San Juan de Ulúa (Veracruz), entre otras acciones, se creó una superficie transitable en un pavimento de cantos rodados, cortando las piedras de río a la mitad. Otras intervenciones llevadas a cabo es la realizada en el Museo Casa Carranza, en Ciudad de México y en el Museo de Guadalupe Zacatecas.





## PROGRAMA P>D PATRIMONIO PARA EL DESARROLLO DE LA AECID

ELENA DE MIER

La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, a través de su Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo, viene impulsando desde los años ochenta la puesta en valor de centros históricos en América Latina mediante las siguientes líneas de acción:

1. Fortalecimiento institucional: Desarrollo de instrumentos de planificación urbana (planes maestros), Creación de Oficinas Técnicas Municipales de gestión, Formación y capacitación.
2. Conocimiento y difusión del patrimonio cultural: Inventarios de Bienes Culturales y Sensibilización.
3. Puesta en valor del patrimonio cultural: Rehabilitación de inmuebles de valor patrimonial, espacios públicos y viviendas, Conservación y restauración de bienes muebles, y Recuperación del patrimonio intangible.

Por otro lado, a partir del año 2007, la AECID incluye la accesibilidad universal en la agenda de la Cooperación Española a través del Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo, con la firma de un Convenio con la Fundación ACS. En esta alianza público-privada se enmarcan los Seminarios Iberoamericanos sobre Accesibilidad Universal y Diseño para Todos (7 ediciones y este Encuentro), los Premios Reina Sofía de Accesibilidad Universal para Municipios Latinoamericanos y la incorporación de un diseño inclusivo en los proyectos del Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo (Mercado Municipal de Suchitoto en El Salvador, concursos de ideas en Perú) y en la infraestructura de la Red de Centros Culturales de la AECID (Centro Cultural de España en Guatemala, Centro Cultural de España en Lima).

Resultados de esta alianza en materia de Accesibilidad y Patrimonio son el Manifiesto Iberoamericano Accesibilidad Universal (2011), la conformación de la Red Iberoamericana Accesibilidad Universal (Red AUN), la concesión a la AECID del Premio CERMI.es 2011 y la inclusión de las buenas prácticas de la AECID en el *Manual de turismo accesible para todos* de la OMT (2014).

Finalmente, se destaca que España ha recogido en 2013 el Premio Franklin D. Roosevelt, la mayor distinción internacional en materia de accesibilidad y que entre las recomendaciones de la Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de NN.UU. sobre discapacidad y desarrollo subraya la accesibilidad como una inversión en infraestructura que beneficia a todos y contribuye al desarrollo inclusivo, sostenible y equitativo.





## ACCESIBILIDAD EN MUSEOS ESTATALES:

### EL MUSEO DEL GRECO (ESPAÑA)

BLANCA PADILLA

El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España es el titular de 76 museos que ocupan más de 200 edificios. El 83% son edificios históricos cuyo uso original era distinto al museístico, lo cual entraña una doble dificultad: en cuanto a la adaptación de los usos, al tratarse de estructuras rígidas y, en ocasiones, con pocas posibilidades de ampliación pero, también, en cuanto a la importancia que adquiere la arquitectura y las colecciones del propio edificio y que comparten protagonismo con las funciones museísticas. Además, la mayoría de estos edificios están situados en centros históricos, insertos en circuitos turísticos, lo cual resulta una ventaja en términos de flujo de visitantes, pero cuyo acceso rodado es muchas veces complicado.

En este contexto y con estas dificultades, se afrontó la renovación del Museo del Greco, ubicado en la ciudad de Toledo. Se ha realizado una rehabilitación integral entre 2007 y 2011 de los tres inmuebles que lo conforman, aplicando en ellos los criterios de accesibilidad universal. El museo presentaba numerosas barreras arquitectónicas, accesos estrechos y carencia de espacios de servicios, por lo que se construyó un nuevo pabellón de acogida que modificó y mejoró el acceso al museo —ubicado en un amplio paseo— con la posibilidad de dotarle de un aparcamiento para personas con discapacidad, un área de acogida, una sala de recepción de grupos y un camino accesible a través del jardín que conduce a los visitantes hasta el edificio principal. En el interior, la accesibilidad se ha resuelto mediante la eliminación de desniveles en obra, la construcción de rampas de madera, la instalación de plataformas salva escaleras y el derribo de unas escaleras sin valor histórico para construir un ascensor. De forma paralela, se decidió no intervenir en algunos espacios singulares del museo para preservar su estética, a modo de “foto fija”. En otros espacios difíciles de adaptar arquitectónicamente por sus reducidas dimensiones, como la cocina, se decidió no implementar medidas para lograr el acceso físico, pero sí se garantizó el acceso visual.

Por otro lado, la museografía también contribuyó a integrar las intervenciones para la accesibilidad, como en el acceso a la sala principal de exposiciones, donde parte de la escalera se cubre con una rampa y, junto a ellas, se crea un graderío para visionar un audiovisual. Todos los recursos audiovisuales están subtítulos en español e inglés y transcritos a Lengua de Signos Española. El resultado de esta actuación es la renovación de las infraestructuras y de la exposición del museo, que ahora se estima físicamente accesible en un 80%.





**PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD DE  
LOS REALES SITIOS - PATRIMONIO  
NACIONAL (ESPAÑA)**  
**CARLOS DE ROJAS**

Fruto de la colaboración entre la Fundación ACS, Patrimonio Nacional y el Real Patronato sobre Discapacidad, surgió la iniciativa de hacer accesibles el conjunto de edificios custodiados por Patrimonio Nacional. El objetivo de estas intervenciones es hacer accesible la visita turística de los edificios. La primera fase de este proyecto a largo plazo trata de atender las necesidades de las personas con limitaciones de movilidad. Las premisas de partida son la reversibilidad de las intervenciones –proyectando elementos fácilmente desmontables cuando es posible– y su sostenibilidad en el tiempo, asegurando su correcto uso y mantenimiento.

Hasta la fecha, se han hecho accesibles los itinerarios turísticos de cuatro edificios: Monasterio de San Lorenzo del Escorial (Madrid), Real Monasterio de las Huelgas (Burgos), Real Monasterio de Santa Clara de Tordesillas (Valladolid) y Monasterio de Yuste (Cáceres). Actualmente está en curso una quinta intervención en el Palacio Real de Madrid.

Las intervenciones se han llevado a cabo a través de la adaptación de los recorridos de la visita que en algunos casos se vieron modificados, la creación de rampas y la eliminación de travesaños y otras barreras arquitectónicas que impedían el paso.





## COLOQUIO

Antonio Mondragón respondió a una pregunta en relación a la gestión del Programa Integral de Accesibilidad del INAH, que se ampara en un Decreto Presidencial de 2010 en el que se establece que el patrimonio debe ser accesible para todos los públicos. Pero, nuevamente, se pone de relieve cómo la legislación y su aplicación se mueven en diferentes planos de la realidad.

Desde el público también se lanzó una pregunta a todos los ponentes en relación a las acciones llevadas a cabo para mejorar la accesibilidad de personas con discapacidad visual, a lo que Blanca Padilla respondió que en el caso expuesto —el del Museo del Greco de Toledo— se han incluido diferentes elementos para atender a las personas con discapacidad auditiva (bucles magnéticos, subtítulos, etc), pero que apenas se han atendido las discapacidades visuales. Sin embargo, en otros museos como el Museo Sefardí, también en Toledo, se creó un itinerario con recursos específicos (estaciones tiflológicas, textos en braille, etc.) para la visita de personas con este tipo de discapacidad.

A Carlos de Rojas se le preguntó por el tipo de señalética y por la atención a otro tipo de discapacidades (más allá del punto de vista arquitectónico), así como por los resultados en términos de número de visitantes. En este sentido, se ha podido comprobar que en el entorno de los edificios intervenidos se ha creado una demanda de accesibilidad que llega hasta los establecimientos turísticos próximos, tales como hoteles y restaurantes, que también adaptan sus instalaciones para hacerlas accesibles.



## MESA 4

### ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO CULTURAL (II)

MODERA: ANA C. GIANNECCHINI

La rehabilitación inclusiva de centros históricos y edificios patrimoniales es un elemento clave en la dinamización de estos entornos a nivel social, pero también económico, a través de un turismo cultural para todos que contribuya al mantenimiento de dicho patrimonio, genere empleo y sirva de motor para la adecuación de todos sus servicios.

En este panel se mostraron las experiencias de la señalización en aquellas ciudades Patrimonio Mundial en Brasil, la experiencia del Mercado Municipal de Suchitoto (El Salvador), la accesibilidad a la Muralla de Ávila y a la Catedral de Vitoria (España), casos todos ellos que son el inicio de un proceso inclusivo de adecuación de un centro histórico o que forman parte de un plan integral, a mayor escala, de acercar el patrimonio a turistas y vecinos.





## SEÑALIZACIÓN DE CIUDADES PATRIMONIO MUNDIAL EN BRASIL - UNESCO PATRICIA REIS

En esta ponencia se presentó una de las publicaciones entregadas a los asistentes del Encuentro, el *Manual de señalización de Ciudades Patrimonio Mundial en Brasil*. Brasil cuenta actualmente con 19 bienes declarados Patrimonio Mundial Cultural y Natural por la UNESCO. El objetivo de este manual es estimular a gestores y comunidades a que adopten una identidad visual común para señalizarlos.

El manual pone a disposición de los usuarios las prescripciones técnicas de los diferentes elementos indicadores. Así, define, entre otros, la paleta cromática, la composición de los pictogramas, la tipografía o los formatos, poniendo de relieve la importancia de informar, comunicar y señalar, manifestando la intención de ampliar esta manera de trabajar a todos los conjuntos patrimoniales.





## MERCADO MUNICIPAL DE SUCHITOTO

(EL SALVADOR)

JOSÉ ANTONIO GÓMEZ

Suchitoto es un pequeño municipio de El Salvador con aproximadamente 25.000 habitantes, de los que sólo el 30% habita el casco urbano. La construcción de una presa en los años 70 y la larga Guerra Civil que azotó el país entre los años 1980 y 1992 y que supuso una merma del 60% de la población, han marcado su historia reciente.

En 1997 se declaró el casco urbano de la ciudad Conjunto Histórico de Interés Cultural siendo en 2005 cuando se creó una Oficina Técnica del Conjunto Histórico (OTCH) con el apoyo de la AECID y en 2009 cuando aprobó el Plan Maestro de la ciudad.

Este Plan Maestro contempla diferentes instrumentos, entre ellos el Programa de Desarrollo Económico para la ciudad de Suchitoto (PROECO), con el fin de contribuir a la reactivación de la economía de la ciudad y a potenciar, desde lo local, la economía del área rural del municipio.

El PROECO promueve el desarrollo económico y el fortalecimiento de la administración y sus instituciones. En este caso, la mejora del Mercado Municipal se dividió en dos procesos: un primer proceso de organización social para conocer el verdadero problema de la gente que conforma el mercado y un segundo proceso de mejora de la infraestructura. En el proceso de reordenamiento y reforma del mercado se ha integrado la accesibilidad a través de un pavimento táctil, la creación de rampas de acceso, el dimensionamiento de las calles interiores y la instalación de mostradores para personas con movilidad reducida.





## LA MURALLA DE ÁVILA (ESPAÑA)

NOELIA CUENCA

La muralla de Ávila es una construcción que data del siglo XII y que tiene un perímetro de aproximadamente 2,5 km. Debido a los grandes desniveles por los que discurre, ésta es sólo accesible en su parte más baja, donde se aprovechó que el ayuntamiento tenía unos terrenos adyacentes al monumento para llevar a cabo las obras que la han hecho accesible.

El objetivo de esta intervención fue la de realizar una actuación integral, incidiendo en toda la cadena de la accesibilidad. Las actuaciones van desde la creación de plazas de aparcamiento, al diseño de itinerarios con un pavimento más regular o la instalación de señalética adaptada, para lo cual se contó con la colaboración de la asociación de autismo, pasando por la construcción de una rampa y un elevador que intentaron afectar lo menos posible a la imagen de la muralla. Es interesante señalar que los usuarios de estas instalaciones han mostrado una clara preferencia por el uso de rampa en lugar del ascensor.

A su vez, se contactó con el Museo Tifológico de la ONCE para construir una serie de maquetas de las puertas de la muralla. Actualmente, se han realizado 6 de las 9 existentes. Estas maquetas se exponen en un lugar resguardado para que no se dañe su superficie y están sobre mesas ergonómicas que permiten la aproximación de personas en sillas de ruedas.

En el tramo accesible de la muralla también existe un punto de información sonoro, visual y con lengua de signos. A su vez, está disponible para el público una audio-vídeo guía y un folleto de lectura fácil para personas con discapacidad intelectual.





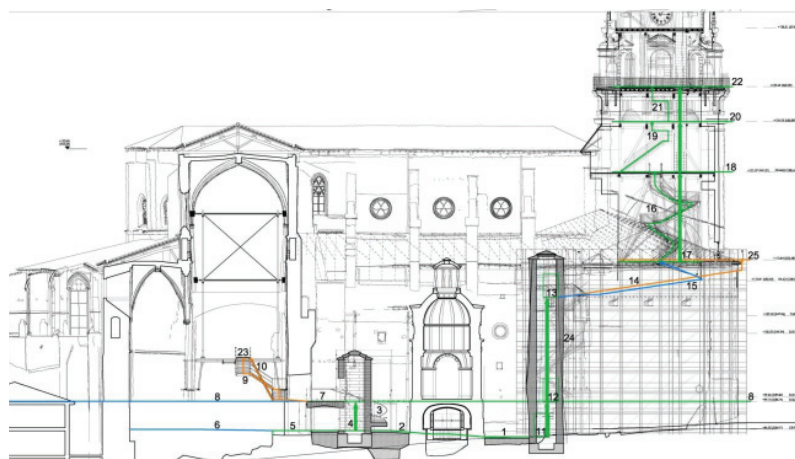
## INTERVENCIONES EN LA CIUDAD DE VITORIA: LA CATEDRAL DE VITORIA (ESPAÑA) ÍÑIGO BILBAO

La catedral de Vitoria, cuyos orígenes se remontan al siglo XIII, presentaba en los años 80 grandes deficiencias estructurales, en parte debido a una mala restauración previa, por lo que se decidió cerrar el templo al culto para acometer un gran proyecto de restauración. Para no cerrar el edificio por completo al público, se puso en marcha el programa “Abierto por obras”, que permitía visitarlo y ver los trabajos de restauración que se estaban llevando a cabo en directo. Para ello, se instalaron plataformas en el interior para reforzar la nave, pero también para hacer de mirador desde el que contemplar los trabajos de arqueología y restauración. La estructura de pasarelas iba cambiando en función del avance de las obras y dos plataformas elevadoras conectaban los dos niveles de las mismas.

Para construir los ascensores, se optó por derruir dos edificaciones anexas de escaso valor histórico y construir en su lugar dos torreones de piedra que los albergasen. Las torres de piedra tratan de pasar desapercibidas, a la vez que se sirven de materiales y técnicas distintos a los del edificio original para no caer en un falso histórico. Sin embargo, ha sido una acción muy discutida por el hecho de introducir dos cuerpos ajenos en el perímetro del edificio, pero que eran imprescindibles para hacer accesible a todos la vista desde la torre de la Catedral. Se contempló como una intervención con vocación pedagógica que tuvo un gran impacto histórico y social.

También se remodelaron unos edificios próximos a la catedral para construir un albergue de peregrinos que, además de incorporar medidas para garantizar la accesibilidad física, cuenta con información disponible en bucle magnético, braille y códigos QR.





## COLOQUIO

A Íñigo Bilbao se le preguntó por la posibilidad de mantener la estructura de pasarelas de forma permanente una vez finalizadas las obras, a lo que respondió diciendo que una decisión así resultaría incompatible con las funciones religiosas del templo. Sin embargo, se prevé realizar nuevas intervenciones, esta vez en las cubiertas, que también contemplan la posibilidad de recibir visitas accesibles mientras duren los trabajos.

Desde el público se planteó un debate sobre el tema de la participación de la ciudadanía en estos procesos de incorporación de la accesibilidad. En el caso de Vitoria, el cierre de la catedral fue visto por la ciudadanía como una intervención pensada únicamente en beneficio de los turistas, privándolos a ellos del uso del edificio durante un largo periodo de tiempo. Sin embargo, el proyecto “Abierto por obras” invirtió esta percepción vinculando también a la ciudadanía.

En el caso de Suchitoto, la participación de la comunidad fue básica en la elaboración del diagnóstico y en la reconfiguración del mercado. Ésta se llevó a cabo a través de reuniones periódicas con la comunidad del mercado para mantenerla al día de los avances.

En general, todos los ponentes destacaron la importancia de contar con la participación ciudadana y cómo el hecho de que ésta sea partícipe de las decisiones es una de las claves para que las intervenciones sean exitosas.

Noelia Cuenca también reivindicó la importancia de contar con la colaboración de las asociaciones locales.

Por último, a Patricia Reis se le preguntó sobre la posibilidad de extender el uso del manual sobre señalética a otros elementos de interés que no sean Patrimonio Mundial, a lo que respondió que dicha publicación sería un buen punto de partida para extender la estandarización de la señalización a otros bienes protegidos.



## MESA 5

### ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO NATURAL

MODERA: SANDRA B. RIBEIRO

En este panel se mostraron las experiencias del Parque Nacional Fernando de Noronha (Brasil), de los parques accesibles para todos en Costa Rica, del Parque Cataratas de Iguazú (Argentina) y de la Ruta de Carlos V (España).

Son variadas las experiencias desarrolladas –playas, cascadas, senderos, quebradas, bosques– que dejan constancia de las posibilidades que en cuanto a accesibilidad se pueden consolidar, siempre y cuando exista compromiso, convicción e interés tanto en el sector público como en el privado, y ello como alternativa para el fortalecimiento del turismo de calidad y por ende cada vez más competitivo. No existen reglas o normas, cada “sitio” implica acondicionamientos acordes a los entornos.





## PARQUE NACIONAL FERNANDO DE NORONHA (BRASIL)

PAULA RODRIGUES

El archipiélago de Fernando de Noronha está localizado a 545 km de la ciudad de Recife, Pernambuco. Su principal actividad económica es el turismo, ya que más de 50.000 personas acuden cada año a visitar su Parque Nacional.

A través de ECONORONHA y el Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) se busca promover un turismo sostenible o ecoturismo en las islas. Además, se pretende que la visita al Parque Natural sea también accesible para las personas con discapacidad. Para ello, las rutas del parque están clasificadas en función de su accesibilidad y dificultad, contando además con monitores especializados que acompañan a los visitantes a lo largo del recorrido para asegurar que las personas con alguna discapacidad saquen el máximo partido a la visita. Algunos de los caminos accesibles llegan incluso hasta la playa y, para que la experiencia sea completa, también se pueden realizar buceo asistido, con lo cual las personas con discapacidad puede disfrutar de los encantos naturales de la isla en su totalidad.





## PARQUES ACCESIBLES PARA TODOS DE COSTA RICA Y FACILIDADES PARA EL TURISMO ACCESIBLE

CECILIA MONTERO

A pesar de que la actual legislación costarricense en materia de discapacidad –la Ley 7600 del año 1996– indica en su artículo 4° (Obligaciones del Estado, inciso b)) que hay que “Garantizar que el entorno, los bienes, los servicios y las instalaciones de atención al público sean accesibles para que las personas los usen y disfruten”, en el caso de los Parques Nacionales, dada su gran extensión, esto resulta casi imposible de llevar a cabo. Por ello, se decidió conformar una ruta accesible en los parques nacionales más visitados, implementando las acciones de accesibilidad sólo en el área de uso público, que es el área donde se brindan los servicios a los visitantes. En el caso del Parque Nacional Poás, se construyeron rampas en el centro de visitantes, baños accesibles, cabina telefónica y mesas de pic-nic adaptadas, adaptando en el área del mirador senderos y rampas que permitían el acceso al mismo. En el Parque Nacional Volcán Irazú se construyó la rampa hacia el mirador y un área de bulevar con una cafetería con facilidades para las personas con discapacidad. En el Parque Nacional Manuel Antonio, se instalaron servicios sanitarios y, en la red de senderos del parque, se construyeron tramos acondicionados para las personas con movilidad reducida. Además, se ha capacitado al personal de los parques en la atención a personas con discapacidad.

Por otro lado, el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC) ha retomado en sus nuevas construcciones las acciones de accesibilidad para la implementación de la Ley 7600.

Bajo la iniciativa “Un Parque para todos”, la Asociación ProParques realizó una campaña nacional con el objetivo de recaudar fondos para el Parque Nacional de Carara, que de esa manera se convirtió en el que mayor cantidad de facilidades tenía para las personas con discapacidad. Este sendero accesible se construyó con cemento permeable para evitar el crecimiento de musgo en un recorrido de más de 1.200 metros, el cual cuenta con ayudas técnicas como una guía en audio para las personas con discapacidad visual, la interpretación del sendero con figuras en relieve y mapas hápticos, áreas de descanso cada 100 metros, baterías de servicios sanitarios y área de estacionamiento. Además, el parque cuenta con un servicio de préstamo a los visitantes de sillas de ruedas y otros elementos para la mejora de la movilidad, motivos todos ellos por los que sirvió de modelo a replicar en otros parques nacionales.

En la actualidad ProParques está iniciando una nueva campaña nacional de apoyo con el objetivo de aumentar el número de Parques Nacionales accesibles.





## PARQUE NACIONAL DE CATARATAS DE IGUAZÚ (ARGENTINA)

KARINA PUDOR

El Parque Nacional de Iguazú se encuentra en la frontera entre Argentina y Brasil. Declarado Patrimonio Mundial en 1984, en 1995 el Gobierno de Argentina lanzó un concurso para su gestión. La empresa adjudicataria se encargó del diseño y construcción de la infraestructura y de su gestión hasta el día de hoy.

Desde un inicio se planteó construir una infraestructura que fuese accesible para todos. El centro de visitantes se planteó sobre un área ya degradada donde se ubicaba el antiguo aeropuerto. Se construyó un tren hasta las cataratas que daba acceso a tres circuitos: el superior y el llamado Garganta del Diablo que son 100% accesibles, y el Inferior, que lo es parcialmente.

Para ello, se crearon una serie de pasarelas con una pendiente máxima del 6%, de acuerdo con la legislación argentina, con una señalización, pavimentos y equipamiento adecuados. Existe un servicio gratuito para trasladar a personas con movilidad reducida y sillas de ruedas adaptadas a disposición del visitante. Además, se ha capacitado al personal para la atención de personas con diferentes tipos de discapacidad.

La ponencia finalizó con el vídeo “Un parque para todos”, sobre accesibilidad en el Parque Nacional de Cataratas de Iguazú.





## LA RUTA DE CARLOS V (ESPAÑA)

CARLOS DE ROJAS

La denominada Ruta de Carlos V es un itinerario cultural que va desde Laredo (Cantabria), hasta Yuste (Cáceres), siguiendo la misma ruta que en su día hizo el rey Carlos V.

Gracias a la colaboración existente entre la Red Carlos V, el Real Patronato sobre Discapacidad y la Fundación ACS, se han llevado a cabo diferentes acciones en materia de accesibilidad, desde cursos de formación a rehabilitaciones inclusivas en edificios históricos, como es el caso del Monasterio de Yuste.

Una de las intervenciones en proyecto es la de hacer accesibles tres gargantas en la comarca de la Vera (Cáceres): las de Alardos, Cuartos y Jaraíz. Tras un estudio de los itinerarios, se localizaron los puntos en los que la pendiente era menor, y en los que se proyecta instalar una serie de pasarelas de madera que salven el desnivel y permitan llegar hasta el mismo cauce del río. A su vez, se hizo un estudio de los establecimientos turísticos, hoteles y restaurantes de la zona, para hacer una evaluación del grado de accesibilidad de sus instalaciones.





## COLOQUIO

Tras felicitar a Paula Rodrigues por el caso del Parque Nacional Fernando de Noronha, se preguntó sobre el caso del Parque Nacional Iguazú (Argentina) y el hecho de que sea una empresa privada la que se encargue de gestionar un bien público. Esta relación entre lo privado y lo público quedaba ya bien delimitada en el pliego de condiciones de la licitación, que marcaba unos límites estrictos. A su vez, toda acción llevada a cabo por la empresa concesionaria tiene que ser previamente aprobada por el Gobierno de Argentina, lo que muchas veces implica un retraso importante en la implementación de nuevas acciones.

También se preguntó por los indicadores de visitantes con discapacidad, que en el caso de Iguazú alcanzaron un 10% del total, si bien la implementación de nuevas medidas inclusivas no ha significado necesariamente un aumento de visitantes con discapacidad.

En el caso de Costa Rica, se preguntó sobre los estudios de impacto ambiental realizados de manera previa a la construcción de las diferentes infraestructuras.



## MESA 6

### INTERVENCIONES PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD URBANA DE BAJO IMPACTO

MODERA: GEORGE A. DA GUIA

Las múltiples realidades de nuestros países, ciudades y municipios, han demandado variadas respuestas frente a la movilidad de la población, buscando siempre consolidar espacios de encuentro más democráticos. Las diferentes experiencias evidencian el impacto y la importancia que tiene la movilidad y la implantación de tecnologías y mobiliario diversos en los entornos históricos. Asimismo, asegurar la movilidad es determinante para afianzar centralidades y dinamizar la economía.

Son evidentes las dificultades que existen en cuanto a movilidad y los enormes retos que se plantean para dar respuesta. No existe una solución única; es notorio que cuando se combinan diferentes alternativas de movilidad, las salidas son más coherentes.

Tampoco son fáciles de gestionar la influencia de enormes capitales e intereses particulares, los problemas culturales frente al uso de transporte público, la precaria solución de la movilidad accesible de la periferia y los centros o líneas principales. Por todo ello, es común la necesidad de generar dinámicas participativas informadas en los procesos de planeación y que dichos procesos sean integrales, no de planes sectoriales.





## LA IMPLANTACIÓN DE BRT Y VLT EN LAS CIUDADES BRASILEÑAS DE CUIABÁ, GOIÂNIA, MANAUS Y BRASÍLIA

SANDRA B. RIBEIRO

Tradicionalmente, la política de transporte brasileña ha priorizado la circulación de vehículos particulares, lo que se ha traducido en una carencia en los medios de transporte público. Esta política ha perjudicado, especialmente, a la población con menos recursos, pues son su única alternativa para el desplazamiento.

El VLT (vehículo ligero sobre raíles o tranvía) es un sistema de transporte público relativamente nuevo en Brasil. Su construcción resulta mucho más económica que la del metro, comparte espacio con otros medios de transporte privados y se impulsa por energía eléctrica. Por todo ello, su convivencia en los cascos históricos es mucho más fácil.

En la ciudad de Goiânia se proyecta construir una red de VLT que garantice la convivencia con peatones, ciclistas y vehículos privados, permita el acceso de pasajeros a nivel de calle y la recalificación urbana del entorno. El nuevo VLT discurrirá por el límite de la zona protegida y se cruzará con el ya existente BRT (autobús de tránsito rápido).

El BRT es un medio todavía más económico que el VLT. Su origen está en Curitiba (Brasil), en los años 70, y se ha expandido por todo el mundo. En Goiânia recorre 27 kilómetros de norte a sur, discurre por una vía independiente y está prevista la creación de estaciones de embarque accesibles. Del mismo modo, se plantea que tanto las vías independientes como las estaciones ocupen tramos de calles protegidas.

En el caso de Brasilia, la ciudad cuenta con un sistema BRT, pero está pensado en clave interna, para los habitantes que se desplazan dentro del Distrito Federal y no logra atender las necesidades del creciente flujo de personas que cada día llega a Brasilia procedente de otras ciudades del entorno. Para dar respuesta a esta necesidad se proyecta construir un VLT que mejore la movilidad en la ciudad. Asimismo está pensado implementar el VLT y el BRT en áreas protegidas de la ciudad.





## REVITALIZACIÓN URBANA A TRAVÉS DE ESPACIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD ACCESIBLE EN LA CIUDAD DE GUATEMALA EMILIO VARGAS

Desde la dirección de Urbanística de la Alcaldía de la Ciudad de Guatemala, se trata de buscar respuestas al desafío que supone la gran expansión de su mancha urbana, el aumento de la movilidad vehicular, la creciente demanda del transporte colectivo y la enorme presión medioambiental que estos factores ejercen en el Área Metropolitana con una gran concentración de servicios y empleos.

El Plan Director Guatemala 2040 tiene como principal objetivo el fortalecimiento de las centralidades urbanas y su conexión a partir de corredores de desarrollo que promueva la ciudad diversa e ideal para vivir, esto es, aquella que dignifica a la persona, a la familia y a la sociedad. Para ello, se ha impulsado como proyecto piloto el Corredor Central Aurora-Cañas, un eje de 7,5km que atraviesa centralidades y barrios patrimoniales, para los que se han planificado acciones estratégicas de intervención urbana integral. A partir de la metodología del Proyecto Urbano se promueven estrategias en seis ejes: espacio público, desarrollo sociocultural, movilidad, desarrollo económico, medio ambiente y vivienda.

El Plan de Movilidad contempla una red de transporte colectivo BRT—conocido como Transmetro— a lo largo de estos corredores urbanos principales. Cada una de sus estaciones y portales de transferencia han sido realizados con altos estándares de calidad y criterios de accesibilidad universal, lo que pone en valor la arquitectura pública de la ciudad.

Como parte de la diversidad de modalidades de transporte se ha introducido un sistema de ciclovía a lo largo de ciertos tramos del Corredor Central Aurora-Cañas y otros corredores de desarrollo urbano que conectan equipamientos educativos de escala metropolitana. A lo largo del trayecto del Corredor Central se presenta el vínculo entre las diversas estrategias, como lo es la recuperación del espacio público de parques, plazas y paseos que se conectan a la Ciudad para hacerlas accesibles al ciudadano.

En este sentido, uno de los proyectos más representativos es el Paseo de la Sexta. Situado en el centro histórico, consiste en una vía peatonal de 1,200 metros lineales. Anteriormente ocupado por el comercio popular y en la actualidad es accesible para cualquier persona y se ha convertido en un fenómeno social por la cantidad de peatones que lo recorren.

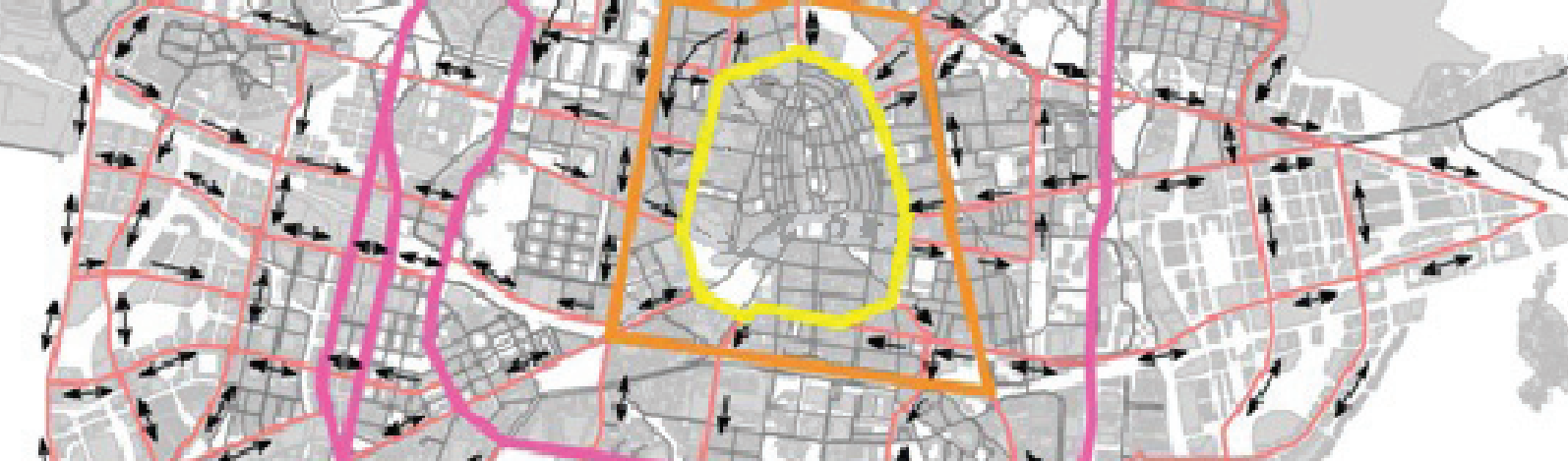




La recuperación del espacio público del Paseo de la Sexta pudo realizarse a partir de la reubicación del comercio popular en la Galería Comercial “El Amate” que, equipada con una arquitectura de alta calidad y conectada al sistema de Transmetro, reinterpreta el lenguaje del comercio informal y garantiza la venta de productos.

Es así como, a partir de intervenciones en el espacio público y de un sistema de movilidad BRT, se busca garantizar la accesibilidad en la ciudad, desde una mirada más amplia, que abarca el acceso a espacios públicos de alta calidad, a oportunidades, recursos y servicios, que aumentan la calidad de vida y el desarrollo humano de los guatemaltecos.





## MOVILIDAD DE BAJO IMPACTO EN LA CIUDAD DE VITORIA (ESPAÑA)

ÍÑIGO BILBAO

El primer Plan de Accesibilidad de la ciudad de Vitoria data de 2006 y marca como prioritarias las actuaciones en urbanismo, edificios públicos, transporte público y comunicación. El plan se ha ido actualizando continuamente hasta que, en 2014, se lanza un segundo Plan de Accesibilidad.

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público pretende invertir la tendencia del incremento en el uso del vehículo privado, fruto del aumento de viviendas en los alrededores de la ciudad, lo que genera nuevas necesidades en términos de movilidad y altera los flujos y el tráfico. A través de este plan se pretende, por tanto, dar un mayor protagonismo al transporte público.

Para ello, se divide la ciudad en ocho “super-manzanas”, a modo de islas en las que los peatones y las bicicletas tienen prioridad, limitando el acceso del vehículo rodado a residentes y conduciendo el tráfico convencional exclusivamente a las vías que delimitan esas super-manzanas y que absorben, de esta manera, la mayor parte del tráfico.

Para poder llevarlo a cabo es necesaria una campaña de información que explique al ciudadano que medidas como la eliminación de plazas de aparcamiento en superficie no son contrarias a sus intereses, sino todo lo contrario.

Bajo esta idea de intervenciones de bajo impacto, desde el consistorio también se han llevado a cabo acciones de recalificación del espacio público y de mejora de la accesibilidad en los barrios que están fuera del centro histórico.

Por último, como parte de esa apuesta por el uso de los medios de transporte públicos, se destacó el caso del tranvía, una infraestructura accesible que permite a los ciudadanos desplazarse cómodamente.





## COLOQUIO

Sandra Bernardes destacó el desequilibrio existente entre el nivel legislativo, con una amplia legislación que exige un plan de movilidad cuando los núcleos de población superan los 20.000 habitantes, y su escaso nivel de ejecución, que hace que esos planes aprobados caigan en el olvido.

En cuanto al tema de la accesibilidad a los centros desde las periferias, planteado desde el público, Sandra Bernardes subrayó la dificultad por parte del usuario para abandonar el transporte privado ya que, como en el caso de Brasilia, los diferentes medios de transporte público actualmente no resuelven sus necesidades de movilidad.

En el caso de Vitoria, al tratarse de una ciudad muy compacta, no hay zonas muy alejadas, pero sí se llevaron acciones para mejorar la red de autobuses, haciendo que el transbordo fuese gratuito y apostando por la integración tarifaria. Para las zonas más rurales se ha puesto a disposición de los ciudadanos un servicio de transporte a demanda, por el cual se tiene que avisar con un día de antelación a la fecha en la que se solicita el desplazamiento.

Iñigo Bilbao contestó otra pregunta sobre el proceso de negociación para eliminar plazas de aparcamiento en superficie, lo cual se hizo a través de la creación de parques de estacionamiento subterráneos a precios asequibles e incrementando el precio del estacionamiento en superficie, decisión tomada en aras de una mejora del transporte público.

Por su parte, Emilio Vargas destacó que, en el caso de Ciudad de Guatemala, la conexión con la periferia se lleva a cabo a través de varias estaciones centrales de transferencia ubicadas en el borde del municipio, reconociendo que no existe una planificación regional entre municipios en términos de movilidad.

En respuesta a otra pregunta sobre el proceso de negociación con los comerciantes informales y los vecinos para la eliminación de plazas de estacionamiento, en el caso de Guatemala la alternativa fue la creación de áreas de parking a cielo abierto, lo cual se publicitó a través de un plan de comunicación, por lo que apenas generó críticas.

En cuanto a la negociación con los comerciantes informales de la Sexta Avenida de la Ciudad de Guatemala, fue un proceso de seis meses de diálogo en el que se trató de hacer ver que su traslado suponía una mejora de sus condiciones de su trabajo, ya que el nuevo mercado contaba con unas instalaciones más dignas. También se capacitó a estos comerciantes para que pasasen del comercio informal al formal, iniciativa que fue un éxito y que se repitió en otro espacio público ocupado por este tipo de actividad.



## MESA 7

### ACCESO A LA CULTURA: MUSEOS DEL S. XXI

MODERA: ARACELI SÁNCHEZ

Los museos del siglo XXI deben orientarse a todo el mundo, sin exclusión alguna. La accesibilidad se constituye en un facilitador fundamental en esta dirección, donde lo sensorial y lo emotivo juegan un papel decisivo. Con las experiencias presentadas, es indudable el esfuerzo que se hace en este sentido.

Desde la coordinación de la mesa se destacó el papel del museo en la construcción de discursos que cohesionan sociedades y el derecho de toda la ciudadanía a participar en ellos accediendo, sin exclusión alguna, a estos espacios y sus contenidos.





## ACCESO A LOS MUSEOS BRASILEÑOS

REGINA COHEN

Desde el grupo de investigación Núcleo Pró-acceso de la Universidade Federal do Rio de Janeiro se ha desarrollado el concepto de Accesibilidad Plena, que parte del principio de que la accesibilidad física no es suficiente para que un espacio sea disfrutado por todos, sino que tienen que contemplarse también factores emocionales, afectivos e intelectuales que permitan que todo tipo de públicos empaticen con el lugar que visitan.

Parece necesario, entonces, explorar más sobre la sensorialidad de los museos y potenciar las experiencias que se basen en el tacto, el gusto o el olfato. En este sentido, la ponencia hace un recorrido por diferentes iniciativas sobre accesibilidad en museos e instituciones culturales de todo el mundo.

Desde este grupo de investigación también se ha llevado a cabo un estudio de campo sobre la accesibilidad en museos del IPHAN y del IBRAM (Instituto Brasileiro de Museus) en Rio de Janeiro, destacando como ejemplo de buenas prácticas la Pinacoteca de dicha ciudad.

Por último, gracias al trabajo de este grupo de investigación ha salido a la luz la publicación *Accesibilidade a Museus*, que ha sido distribuida entre los asistentes al Encuentro.





## MUSEO NACIONAL DE COLOMBIA

YAMID A. PATIÑO

El Museo Nacional de Colombia se ubica en una antigua cárcel que, a mediados del siglo XX, cambió su uso por el de museo, siendo oficialmente inaugurado en 1948 y pasando a ser propiedad del Ministerio de Cultura de Colombia.

En el año 1989 se inició un proceso de restauración que finalizaría en 2001, en el cual se comenzó a trabajar en la mejora de la accesibilidad del edificio. Pero no será hasta 2008 cuando se inicie un proceso de contratación público para acometer las obras de mejora de la accesibilidad al Museo.

A través de un concurso de ideas y de un primer diagnóstico, se determina que el museo debe ser accesible por sus tres frentes. Para ello, se proyectan tres grandes rampas perfectamente integradas en los jardines frontales del edificio, que finalmente se construirían en 2011.

El interior del museo dispone también de medidas de accesibilidad.





## EL NUEVO MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL (ESPAÑA)

BLANCA PADILLA

La Estrategia Integral Española Cultura para Todos, lanzada en 2011 por el entonces Ministerio de Cultura y Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, marca las líneas de actuación para garantizar el acceso y disfrute de los museos para personas con discapacidad física, sensorial y psíquica. Las intervenciones llevadas a cabo por el actual Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en el Museo Sefardí de Toledo o en el Museo Arqueológico de Asturias siguen esta estrategia e incorporan medidas para mejorar su accesibilidad sensorial y cognitiva.

En este marco se sitúa la actuación en el Museo Arqueológico Nacional. Este museo, creado en el siglo XIX, ha sido objeto de una rehabilitación integral con el fin de solventar las múltiples carencias que presentaba la infraestructura. Además de las mejoras de todos los espacios internos, las actuaciones en los espacios públicos han permitido dotarlo de nuevos servicios públicos y eliminar barreras físicas, además de proporcionar una exposición permanente accesible. Con este fin, se desarrolló el Plan General de Accesibilidad del Museo, que contó con la colaboración de la Fundación Orange, la Fundación ONCE y la Fundación CNSE, y que es la herramienta de la que dispone el museo para facilitar la integración de personas con necesidades especiales.

Durante las obras se mejoró el acceso, de manera que –respetando la escalera monumental original– el nuevo acceso y el área de acogida se sitúa en la planta sótano, accesibles a través de un rampa, mientras que las comunicaciones verticales se resuelven con nuevos núcleos de ascensores. Se han creado aseos accesibles, mostradores adaptados en todos los puntos de información al público (área de acogida, biblioteca, etc.), dotación de bucles magnéticos y reserva de plazas en el salón de actos para personas en sillas de ruedas. En cuanto a la exposición permanente, se han previsto espacios más amplios para la circulación, audiovisuales con subtítulo y bucles magnéticos, se ha cuidado la altura de los atriles con texto y se han incorporado diversos recursos para las personas con discapacidad visual, en concreto toda la señalética accesible, con texto en braille y 17 estaciones táctiles a lo largo del recorrido con reproducciones de objetos, mapas e información en braille. Como complemento a la visita, está a disposición del público una guía multimedia interactiva, al objeto de ofrecer un museo accesible a todos.



## MESA 8

### REDES DE TRABAJO, COMUNICACIÓN E INTERCAMBIO

MODERA: ELENA DE MIER

En este panel se presentaron la Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de Perú, la Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España y la Red Iberoamericana de Accesibilidad Universal (Red AUN). Todas ellas son ejemplos de alianzas institucionales para el trabajo conjunto, la comunicación y la suma de esfuerzos, que permite aprovechar sinergias e intercambiar experiencias.

La Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España tiene ya una importante trayectoria y experiencia sobre todo en materia de accesibilidad y turismo, donde ha desarrollado un importante trabajo. La AECID impulsa un modelo semejante en el Perú, así como la Red Iberoamericana de Accesibilidad Universal, que desde su creación viene cubriendo un vacío institucional en el ámbito iberoamericano.





## RED DE CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD DEL PERÚ

### JUAN DE LA SERNA

Los centros históricos de Cusco (1983), Lima (1991) y Arequipa (2000) conforman la Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad del Perú. Todas ellas padecían un deterioro de sus centros históricos y una gran dificultad en su gestión por parte de los municipios. Por todo ello, en el año 2000 con la colaboración de la AECID, se pusieron en marcha las primeras experiencias de planeamiento y gestión integral de estos centros históricos.

En 2007 se crea, también con el apoyo de AECID, la Red de Centros Históricos del Perú, con el fin de poner en contacto permanente a los equipos técnicos de las diferentes ciudades y permitirles así compartir experiencias. Esta red la conformaban Arequipa, Cusco, Huamanga y Lima, a las que más tarde se sumaron Cajamarca, Piura y Trujillo.

Las limitadas herramientas de gestión, la ausencia de mecanismos de financiación y la corresponsabilidad del Estado en la conservación de los centros históricos de las tres ciudades declaradas Patrimonio Mundial hicieron necesario crear una red para tener una interlocución única ante el Gobierno central. Así, en 2013 se crea la Red de Ciudades Patrimonio Mundial del Perú, con una agenda estructurada entorno a siete ejes: financiación, institucionalidad, intercambio técnico, turismo, cultura, desarrollo económico y trabajo con otras redes.





## RED IBEROAMERICANA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (RED AUN)

WILSON CASTELLANOS

La Red Iberoamericana de Accesibilidad Universal (Red AUN) nace en 2011 en Cartagena de Indias, como cierre del Seminario sobre Accesibilidad Universal convocado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), el Real Patronato sobre Discapacidad y la Fundación ACS de España. 53 delegados de 14 países del área iberoamericana suscriben el Manifiesto Iberoamericano de Accesibilidad Universal, convertido en su carta de navegación y que ha sido distribuido entre los participantes del Encuentro.

La Red AUN es una estrategia de trabajo articulado de organizaciones y entidades públicas y privadas que contribuye a la consolidación de sociedades y territorios inclusivos y accesibles de los países iberoamericanos a través del intercambio de buenas prácticas, formación, investigación, sensibilización y difusión en asuntos relacionados con la Accesibilidad Universal. Plantea 4 líneas estratégicas de trabajo: el intercambio de buenas prácticas, la formación, la investigación y la sensibilización y difusión.

Tiene una comisión asesora, una coordinación general, una comisión coordinadora general y capítulos nacionales. Se trata de una estructura organizativa flexible, respetuosa de la autonomía de sus miembros y que aprovecha las tecnologías de la información y la comunicación para facilitar el cumplimiento de sus propósitos.





**RUTAS**  
accesibles | Selecciona una ciudad

## RED DE CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD DE ESPAÑA

NOELIA CUENCA

Las trece ciudades españolas cuyos centros históricos han sido declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO se constituyeron como Red en 1993, estando hoy ampliada a quince. Entre los grupos de trabajo de esta Red, en 2008 se crea una Comisión de Accesibilidad y en 2013 el grupo de trabajo Accesibilidad y Movilidad, dentro de la Comisión Patrimonio y Ciudad.

Entre los objetivos de este grupo está el de promover las ciudades Patrimonio de la Humanidad como ejemplos de ciudades que contemplan medidas inclusivas para las personas con discapacidad y el de convertirse en un foro de intercambio de experiencias.

Entre las actividades ejecutadas por esta comisión están la realización de diagnósticos de accesibilidad de los puntos de interés turístico, la elaboración de borradores de ordenanza municipal de accesibilidad, la organización de las Jornadas de Accesibilidad y Patrimonio, la elaboración de una guía de información útil para personas con discapacidad o la creación de las Jornadas de Turismo Accesible.



## MESA 9

### PREMIOS REINA SOFÍA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA MUNICIPIOS LATINOAMERICANOS

ELENA DE MIER

El Real Patronato sobre Discapacidad (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad de España), la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Fundación ACS apoyan iniciativas en favor de la accesibilidad universal en Latinoamérica, empeño en el que se inscribe la convocatoria del Premio Reina Sofía de Accesibilidad Universal para municipios, convocado a nivel nacional por el Real Patronato sobre Discapacidad, junto con la Fundación ACS.

Desde 2009, y a través de un Convenio de Colaboración, el Real Patronato sobre Discapacidad, la AECID y la Fundación ACS, se alían para ampliar la convocatoria de estos reconocimientos al área latinoamericana.

El objeto de estos premios es reconocer y fomentar las iniciativas municipales en el campo de la accesibilidad universal y la inclusión social, y está dirigido a las alcaldías de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Las candidaturas latinoamericanas se organizan en dos categorías según la población del municipio: alcaldías de hasta 100.000 habitantes y alcaldías de 100.001 habitantes en adelante. Para cada categoría hay un premio de 15.000,00 €.

Los criterios de valoración son: a) Programas diseñados a la atención e integración social y laboral; b) Accesibilidad a las tecnologías de la información y comunicación; c) Accesibilidad al transporte, al entorno urbano, a la práctica deportiva, a los edificios y servicios oficiales, a la información, a las ofertas culturales y a las actividades de ocio; d) Sensibilización y difusión en el ámbito de la discapacidad. Participación y colaboración del movimiento asociativo y e) Aplicación de medios técnicos para la autonomía personal.

En la edición 2013, las alcaldías latinoamericanas premiadas han sido Socorro (Brasil) en la categoría de alcaldías hasta 100.000 habitantes y Canelones (Uruguay), en la de 100.001 habitantes en adelante.





**ALCALDÍA DE SOCORRO, BRASIL**  
**(PREMIO REINA SOFÍA 2013)**  
**ANDRÉ E. BOZOLA DE SOUZA**

La inclusión de la accesibilidad como un eje integral de acción en la Alcaldía de Socorro surgió a propuesta del área de turismo, desde donde se propuso hacer accesibles para personas con movilidad reducida una serie de actividades de aventura sobre las que ya se tenía experiencia previa en el municipio.

A partir de ahí se inició un proyecto de mayor envergadura para trasladarlo a toda la ciudad. Así, se llevaron a cabo obras de acondicionamiento para hacer accesibles parques, miradores y edificios públicos, legislando a nivel municipal en esta materia.

El alcalde de Socorro destacó —en respuesta a una intervención anterior en relación a la falta de compromiso por parte de los poderes públicos— las enormes dificultades con las que se encuentran los políticos para llevar a cabo determinadas acciones en favor de la accesibilidad, ya que muchas veces la propia ciudadanía no está concienciada. Por ello, defiende la necesidad de llevar a cabo un trabajo desde las bases, para que haya una concienciación transversal de todas las capas sociales.





Visita de los grupos de trabajo al Peloutinho. Salvador de Bahía (Brasil). Fuente: AECID



## 4.

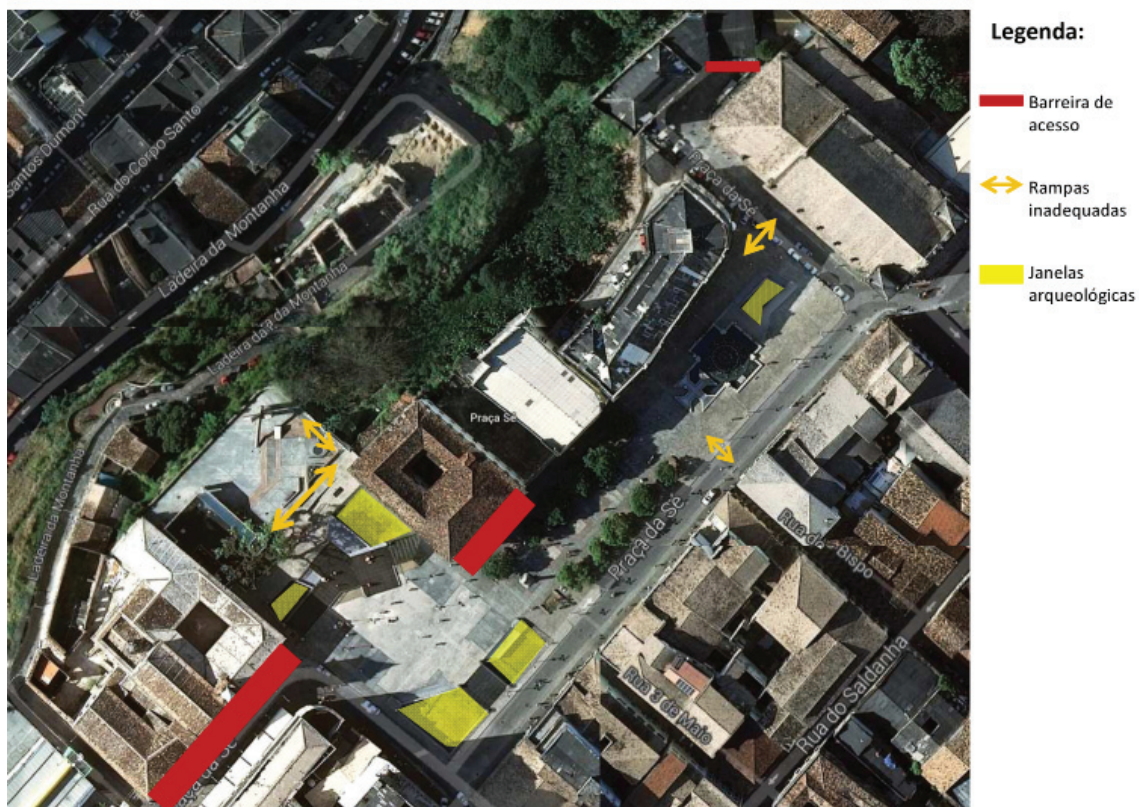
# EXPOSICIÓN DE CONCLUSIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

El primer día del Encuentro se definieron cuatro grupos de trabajo. A cada uno de ellos se les asignó un espacio patrimonial para el análisis de su accesibilidad y la elaboración de propuestas de mejora. Los espacios sobre los que se trabajó fueron el Museu da Misericórdia, sede del propio Encuentro, el Palacio Rio Branco, la Praça da Sé y el Terreiro de Jesus, los tres últimos en las cercanías del museo.

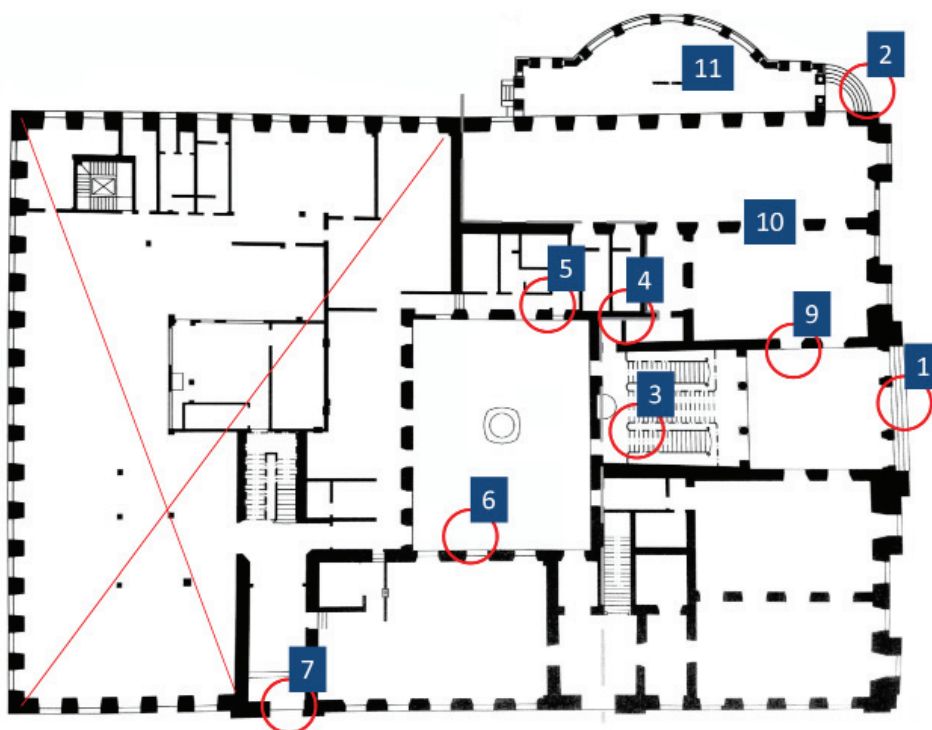
A modo de cierre del Encuentro se expusieron los cuatro casos y las propuestas de cada uno de los grupos apoyadas en documentos gráficos.



## DIAGNÓSTICO

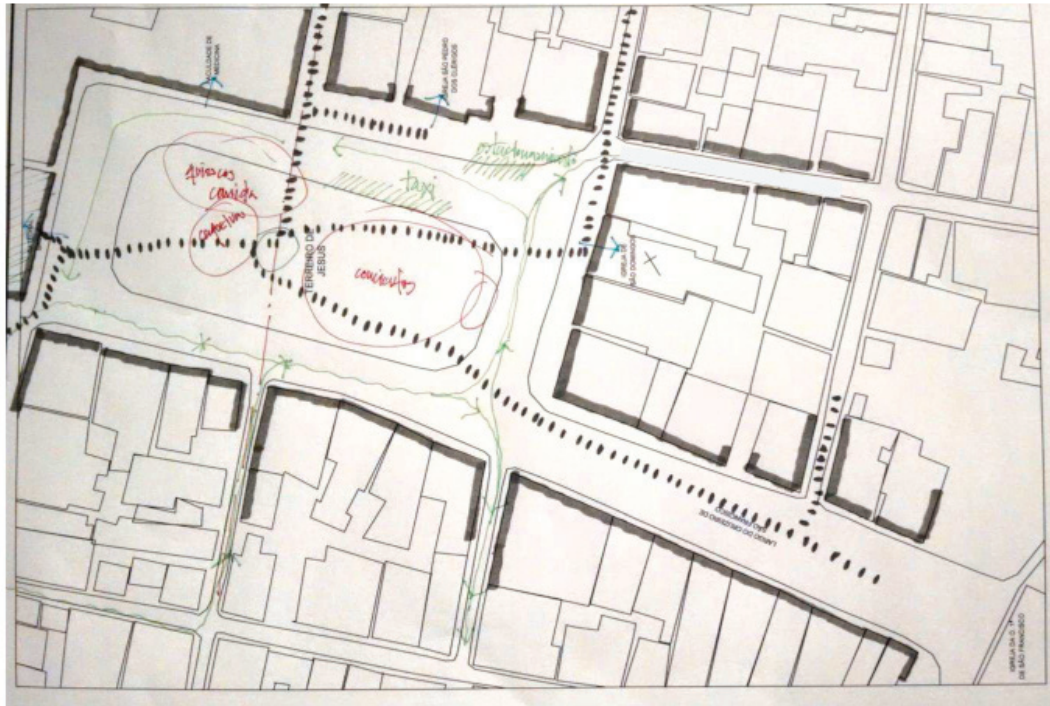


## DIAGNÓSTICO – PALÁCIO RIO BRANCO





## Mapa de Fluxos







Museo de la Misericordia, sede del Encuentro. Salvador de Bahía (Brasil). Fuente: AECID



## 5.

# CONCLUSIONES

Entre los días 7 y 10 de abril de 2014 ha tenido lugar en el Museo de la Misericordia de Salvador de Bahía (Brasil) el Encuentro Iberoamericano de Movilidad y Accesibilidad al Patrimonio Cultural y Natural, convocado por el Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional de Brasil (IPHAN) y por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) a través de su Programa P>D Patrimonio para el Desarrollo, con la colaboración del Gobierno de Bahía a través de la Diretoria do Centro Antigo de Salvador, el Real Patronato sobre Discapacidad y la Fundación ACS de España.

Entre los elementos compartidos en las diferentes experiencias presentadas y las discusiones desatadas, soportadas en la relatoría del evento, resultan las siguientes conclusiones:

1. El tema de la accesibilidad se ha ido insertando de manera más coherente y amplia en los países iberoamericanos como un asunto de derecho, tanto en movilidad como de acceso a la cultura y al patrimonio arquitectónico, urbanístico y natural.
2. Las respuestas dadas para concretar este derecho son tan diversas como diversas son las realidades y posibilidades de la pluriculturalidad iberoamericana. No hay fórmulas, sino múltiples buenas prácticas acordes a cada contexto.
3. Transporte y patrimonio accesible benefician a toda la sociedad y contribuyen poderosamente a la inclusión plena de personas excluidas o en riesgo de exclusión social, política, económica y cultural.
4. Abordar la accesibilidad al patrimonio cultural y natural requiere miradas interdisciplinares y globales consolidadas en planes para, a partir de ello, detallar respuestas puntuales.
5. La educación, sensibilización, difusión y participación informada de la comunidad en los diseños e intervenciones relacionados con la movilidad y la accesibilidad al patrimonio cultural y natural, resulta necesaria para garantizar en buena medida su éxito.



6. Entre las múltiples alternativas de promoción, sensibilización y gestión de la movilidad y la accesibilidad al patrimonio cultural y natural destaca, como un elemento importante el desarrollo de concursos, que entre los criterios de valoración incorporen el diseño inclusivo.
7. Se trata no solo de realizar intervenciones en bienes patrimoniales, sino también en el diseño e implementación de alternativas para el acceso de la comunidad a ellas.
8. Para avanzar en la consolidación de sociedades y territorios inclusivos y accesibles se requiere de alianzas entre comunidades, academia, entidades públicas y la empresa privada.
9. Cuando en los gobiernos locales y nacionales se instalan equipos técnicos responsables del desarrollo de alternativas de accesibilidad para cascos históricos, bienes patrimoniales culturales y naturales, su desarrollo resulta más contundente.
10. La accesibilidad debe considerarse de manera transversal en diferentes sectores y planes.
11. Persisten múltiples problemas y dificultades en accesibilidad y movilidad, las periferias urbanas continúan todavía segregadas. Igualmente, no existen fórmulas ni respuestas únicas, es necesario combinar sistemas de transporte acorde a las necesidades y requerimientos de cada contexto.
12. Algunos principios de intervención en bienes culturales podrían ser: la necesidad de respetar la edificación patrimonial, el encaje de las intervenciones contemporáneas en entornos históricos, la importancia de la reversibilidad de las intervenciones, buscar respuestas universales y no para determinados colectivos, la incorporación de nuevas tecnologías, la importancia de un fácil mantenimiento y el desarrollo de intervenciones desapercibidas que den respuesta integral a la cadena de accesibilidad acorde a cada contexto.
13. Toda mejora en materia de accesibilidad supone siempre un avance, por lo que su incorporación puede plantearse de manera gradual (fases), adaptándose a los recursos disponibles.
14. Se constata que existen enormes posibilidades económicas y sociales cuando se trata de accesibilidad al patrimonio natural siempre y cuando exista compromiso, convicción e interés tanto en el sector público como en el privado, y ello como alternativa para el fortalecimiento de un turismo de calidad para todos y, por ende, cada vez más competitivo.
15. Los museos del siglo XXI deben orientarse a todo el mundo, sin exclusión alguna. La accesibilidad se constituye en un facilitador fundamental en esta dirección y, en ella, lo sensorial y lo emotivo juegan un papel decisivo.



16. El trabajo en red se ha constituido en importante estrategia para la concienciación, el intercambio de experiencias e información, la incidencia en gobiernos y entidades públicas y privadas y, en consecuencia, para el desarrollo de la accesibilidad en Iberoamérica.
17. Es de interés mantener la continuidad, la voluntad y el compromiso de cooperación entre las instituciones participantes del Encuentro.

Salvador de Bahía, 10 de abril de 2014.





Muralla de Ávila (España). Fuente: Ayuntamiento de Ávila



## 6. CIERRE

Se agradecen a todos los participantes sus valiosos aportes. La cooperación y el trabajo comprometido resultan fundamentales para desarrollar procesos inclusivos.

Este Encuentro evidencia que las numerosas barreras pueden salvarse siempre que se tenga en cuenta la diversidad social y cultural de la puesta en valor del patrimonio cultural y natural, y el propio perfil de los bienes patrimoniales en cuestión.

Para la ejecución de los proyectos y obras del PAC 2 Ciudades Históricas del IPHAN, tanto los técnicos como la dirección de los diferentes entes públicos involucrados deben efectuar los análisis necesarios en cada caso, teniendo en mente la toma de decisiones del proyecto y la necesidad de que las obras que se lleven a cabo en las ciudades históricas se doten de accesibilidad universal, lo que, además de ser un deber del Estado y una conquista de los ciudadanos es, ante todo, un derecho universal de la humanidad.

Este es un momento importante para Brasil y para España en la medida en que se pueden fortalecer los lazos entre ambos, y con la comunidad iberoamericana en general.





Ruta accesible en el Pelourinho. Salvador de Bahía (Brasil). Fuente: AECID







### **Argentina**

Karina Pudor

Cataratas Iguazú Argentina

### **Brasil**

Alexandre Carvalho Baroni

Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos do Estado da Bahia (SJCDH)

Ana Clara Gianechini

IPHAN - Presidência - ARIN

Ana Luisa Seixas

IPHAN - RS

Ana Luiza Schuster da Costa

IPHAN - PB

André E. Bozola de Souza

Prefeitura de Socorro

André Vilela Pereira

IPHAN - MS

Andrey Rosenthal Schlee

IPHAN - DEPAM - DF

Beatriz Cerqueira Lima

CONDER - BA

Beatriz Otto de Santana

IPHAN - GO

Briane Panitz Bicca

Prefeitura de Porto Alegre

Candice Ballester

IPHAN - SC

Cassandra Vasconcelos de Sousa

CONDER - BA

Célia Maria Perdigão Coutinho

IPHAN - CE

Claudia Nascimento

IPHAN - DF

Claudiana Cruz dos Anjos

IPHAN - PI

Emmanuela Wanderly Cardoso

IPHAN - RN

Eneida Bueno Benevides

Ministério Planejamento

Felipe Musse de Oliveira

IPHAN - BA

Fernando Brandão

CONDER - BA

Fernando José de Lima Mesquita

IPHAN - PA

Flor de Lis Dantas e Cardoso

IPHAN - BA

George Alex da Guia

IPHAN - DEPAM - DF



Irenice S. Almeida	Secretaria de Turismo, BA
Isabella Atayde Henrique	IPHAN
Ivo Barreto	IPHAN - RJ
Jane Palma	Museu da Misericórdia
João Carlos de Oliveira	IPHAN - MG
Joelma Farias Silva de Cornejo	IPHAN - AL
Karina Monteiro de Lira	IPHAN
Lauzanne Leão Ferreira	IPHAN - SE
Letícia Teixeira	Mcidades
Marcelo Augusto Guedes	SEDUR
Marcelo Freitas	IPHAN - PE
Márcia Honda Nascimento Castro	IPHAN - AM
Maria Angélica Reis Schianta	IPHAN
Maria Elisa Campos Pereira	IPHAN - MT
Mariana Leite Nascimento	IPAC Bahia
Marise Melo	CONDER - BA
Marly Silva	CONDER - BA
Mauricio Guimarães Goulart	IPHAN - PAC
Moisés Julierme Stival Soares	IPHAN - PR
Patrícia Reis de Matos Braz	UNESCO
Paula Rodrigues	Secretaria Turismo, PE
Raphael Gama Pestana	IPHAN - MA
Regina Cohen	UFRJ
Ronaldo Ruiz	IPHAN - SP
Rosevania Cerqueira da Paixao	SEDUR
Sandra Bernardes Ribeiro	IPHAN - Presidência
Sandra Correa	IPHAN - DEPAM - DF



Sandra Spinelli	Prefeitura de Olinda - PE
Silvana Maria dos Santos	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia - IPAC
Telma Catarina Pires	CONDER - BA
<b>Colombia</b>	
Wilson Castellanos Parra	Red Iberoamericana Accesibilidad Universal (Red AUN)
Yamid Alexander Patiño Torres	Dirección de Patrimonio. Ministerio de Cultura de Colombia
<b>Costa Rica</b>	
Cecilia Montero Vargas	Sistema Nacional de Áreas de Conservación de Costa Rica. Ministerio de Ambiente y Energía
<b>El Salvador</b>	
Jose Antonio Gómez Guzmán	Unidad Técnica Plan Maestro, Alcaldía de Suchitoto
<b>España</b>	
Araceli Sánchez Garrido	AECID
Blanca Padilla Blanco	Sub. Gral. Museos Estatales. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Carlos de Rojas Torralba	Convenio Patrimonio Nacional - Fund. ACS
Elena de Mier Torrecilla	Convenio AECID - Fundación ACS
Francisco Menor Monasterio	Fundación ACS
Guillermo Escribano Manzano	AECID
Íñigo Bilbao Ubillos	Ayuntamiento de Vitoria
Noelia Cuenca Galán	Ayuntamiento de Ávila
Xián Rodríguez Fernández	AECID



**Guatemala**

Emilio Vargas Díaz

Urbanística. Municipalidad de Guatemala

**Honduras**

Jorge Bulnes Flores

Fundación Comayagua Colonial

**México**

Antonio Mondragón Lugo

INAH - CONACULTA Coordinación Nacional de Monumentos Históricos

**Perú**

Juan de la Serna Torroba

AECID - PERÚ





Grupo de participantes. Fuente: IPHAN







