

*Les barreres arquitectòniques de Mollet del Vallès **

Sergio Pascual Rodríguez

 El tema d'aquest treball de recerca ha estat triat atenent al fet que aquest any s'ha declarat com **Any mundial del discapacitat**, i per tant, ara més que mai, s'hauria de garantir a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació, l'accessibilitat i la utilització dels béns i serveis de la societat, i també promoure la utilització d'ajudes tècniques adequades que permetin millorar la qualitat de vida d'aquests persones, mitjançant l'establiment de les mesures de foment i de control en el compliment de la normativa existent adreçada a suprimir i evitar qualsevol tipus de barrera o obstacle físic o sensorial.

Abans d'entrar en matèria i de començar a parlar del treball en sí mateix, cal tenir clars dos conceptes bàsics: el primer és el de barrera arquitectònica i el segon, el de persona amb mobilitat reduïda. Segons el Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991 de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat¹, s'entenen per barreres arquitectòniques tots aquells impediments, traves o obstacles físics que limiten o impedeixen la llibertat de moviment de les persones. D'altra banda, s'entén per persona amb mobilitat reduïda aquella que té limitada temporalment o permanent la possibilitat de desplaçar-se.

El tema específic del qual es parla és el de les barreres arquitectòniques que es troba un discapacitat en cadira de rodes quan dona un tomb per Mollet del Vallès. Per tal d'estudiar aquest tema, s'ha formular la següent *hipòtesi*:

* Aquest article és un resum del treball guanyador del IV Premi Juvenil Vicenç Plantada. El treball de recerca va ser realitzat durant el curs 2002-2003, quan en Sergio cursava Batxillerat Social a l'Escola Sant Gervasi de Mollet del Vallès, sota la direcció del tutor Miquel García i Martínez.

En el moment de publicar el volum 19 de Notes, en Sergio Pascual Rodríguez (Santa Perpètua de Mogoda, 1985) estudia psicologia a la Universitat Autònoma de Barcelona.

La ciutat de Mollet del Vallès no està ben adaptada als discapacitats que van amb cadira de rodes.

A partir de la hipòtesi, s'han plantejat quatre objectius a assolir per tal de verificar, o no, la hipòtesi.

OBJECTIUS

1. Trobar a Mollet del Vallès les barreres arquitectòniques a
 - la via pública,
 - als edificis públics
 - i als transports públicsque generen problemes als discapacitats que van amb cadira de rodes, basant-nos en el Decret 135/1995, de 24 de març.
2. Buscar altres problemes que es troben els discapacitats amb cadira de rodes a Mollet del Vallès, que no apareixen en el decret mencionat anteriorment.
3. Determinar quins barris i quins carrers estan menys i més adaptats per a les persones que van amb cadira de rodes.
4. Buscar totes les solucions possibles per a millorar l'adaptació de Mollet del Vallès a les persones que van amb cadira de rodes.

METODOLOGIA

Per tal de verificar la hipòtesi, s'han utilitzat metodologies diferents, a causa de les grans possibilitats que dóna el tema.

Primer de tot, ens hem documentat amb el Decret 135/1995, de 24 de març, document que es troba al final del treball com a annex. Mitjançant la lectura i l'estudi d'aquest decret, s'han escollit els capítols dos, tres i quatre amb els seus corresponents annexos u, dos i tres, ja que contenen les disposicions sobre els diferents tipus de barreres arquitectòniques, les urbanístiques (via pública), les de l'edificació i les del transport públic amb les especificacions tècniques a seguir. La resta de capítols, a annexos, no s'han utilitzat perquè la informació que donen, especificada al capítol corresponent a les bases teòriques, no és rellevant per al treball. Paral·lelament a això, s'ha fet un treball de camp que consisteix en una sèrie d'enquestes realitzades a discapacitats que van amb cadira de rodes. D'aquesta manera es pot contrastar el Decret 135/1995, de 24 de març, amb la realitat i arribar a la conclusió de si aquest decret puntualitza tots els obstacles o bé si n'hi ha algun que s'omet. Com a última metodologia emprada per a la documentació, s'ha experimentat la sensació

d'anar un dia en cadira de rodes per Mollet del Vallès per tal de fer una valoració més propera a la situació que viuen les persones que van amb cadira de rodes, i per determinar altres barreres arquitectòniques que amb la vista serien pràcticament impossibles de percebre. Un cop finalitzada la documentació, s'ha observat la via pública, alguns edificis públics i els transports públics de manera detallada, amb la utilització d'unes graelles en les quals hi apareixen els paràmetres dels tres primers annexos del Decret 135/1995, de 24 de març, corresponents a les barreres arquitectòniques que hi ha a la via pública, als edificis públics i als transports públics respectivament, amb la finalitat de trobar tots els obstacles que impedeixen als discapacitats que van amb cadira de rodes accedir a llocs públics de Mollet del Vallès. Per últim, s'ha utilitzat una darrera metodologia que consisteix en una presentació en Power Point i que mostra els obstacles més rellevant que s'han observat en cadascun dels barris de Mollet.

CONTINGUT DEL TREBALL

Quant al contingut del treball, s'estructura en sis capítol, als tres primers dels quals, Hipòtesi, Objectius i Metodologia, ja s'hi ha fet referència en els paràgrafs anteriors. El quart capítol, amb el nom de Bases teòriques, està format per les tres fonts d'informació bàsiques que hem emprat per a la realització del cinquè capítol, el qual correspon a l'Observació, capítol en què es poden apreciar les barreres arquitectòniques observades a l'àmbit públic de Mollet del Vallès. Aquest cinquè capítol està format per tres subcapítols, cadascun d'ells per a cada tipus de barrera arquitectònica (BUA, BAE i BAT). A més a més, el subcapítol corresponent a les barreres arquitectòniques urbanístiques (BAU), està fraccionat en tots els barris que formen part del municipi per així mantenir un ordre i poder establir comparacions entre ells. Per últim, el sisè capítol pertany a les Conclusions. En aquest capítol s'ha fet un recull dels aspectes més significatius de l'observació dels tres tipus de barreres arquitectòniques, unes possibles variacions del vigent Decret 135/1995, de 24 de març, unes solucions plantejades per a les barreres arquitectòniques que no apareixen al citat Decret; i finalment, una valoració personal sobre persones que van amb cadira de rodes.

CONCLUSIONS

Aprofundint en el capítol corresponent a les conclusions, cal dir que els barris que disposen de més barreres arquitectòniques de caire urbanístic són el barri de l'Estació del Nord (158), el barri dels Col·legis Nous (153), i el barri de Santa Rosa (152). Contràriament, els barris que disposen de menys

barreres arquitectòniques de caire urbanístic són el de la Riera Seca (12), el barri del Calderí (13) i el barri de Can Borrell (40). Cal tenir en compte que no tots els barris tenen les mateixes dimensions i que cadascun es va edificar en èpoques diferents; per tant, és força normal que hi hagi aquestes diferències. Parlant ara d'alguns espais urbanístics concrets (carrers, places, parcs, avingudes...), cal dir que hi ha punts del municipi que estan insuficientment adaptats per a les persones que van en cadira de rodes, com per exemple el carrer de Joan Maragall, situat al barri de l'Estació del Nord, el carrer de Francesc Macià, situat al barri de l'Estació de França, l'avinguda de Caldes de Montbui, entre els barris de Can Borrell i el de Plana Lledó; el carrer de Sabadell, al barri de Santa Rosa i el carrer d'Antònia Canet, al barri dels Col·legis Nous. D'altra banda, hi ha punts del municipi que sí que estan ben adaptats, com és el cas de la plaça de Sant Isidre, situada al barri de l'Estació del Nord, la plaça de Joan Abelló, al barri de l'Estació de França, el passatge de Jacinto Benavente, al barri de la Plana Lledó, la plaça de Padron, al barri de Can Pantiquet, i el carrer de les Bugaderes, al barri de la Riera Seca.

Respecte a les barreres arquitectòniques a l'edificació (BAE), els edificis més antics s'han d'anar restaurant i alhora adaptant per a totes aquelles persones que van en cadira de rodes. També cal que l'Administració Pública, entenent per aquesta l'Ajuntament i la Generalitat de Catalunya, obligui les constructors a complir el Decret 135/1995, de 24 de març, en tots els edificis nous, fet que no s'ha vist reflectit en el mateix Ajuntament, entitat oficial que hauria de donar exemple. D'aquesta manera, les persones que van en cadira de rodes no tindrien cap problema d'accessibilitat a l'hora d'anar a la Policia o al Registre de la Propietat, per exemple.

En referència a les barreres arquitectòniques en el transport públic, cal dir que part de la culpa de l'existència d'aquestes és de les empreses privades, com Plana o Segalés en el cas del autobusos, ja que només alguns d'aquest vehicles estan adaptats tal com diu l'annex 3 del Decret 135/1995, de 24 de març. A més a més, algunes de les parades d'autobusos distribuïdes per la ciutat s'haurien d'adaptar millor per tal de facilitar l'accessibilitat. També és cert que l'Administració Pública hauria de preocupar-se més per tal de resoldre definitivament aquestes barreres arquitectòniques. Quant a les dues estacions de ferrocarril que hi ha a Mollet del Vallès, també s'haurien de condicionar millor, sobretot els accessos al recinte i a la manera de canviar d'andana, on en ambdós casos s'han observat deficiències. Per altra banda, RENFE també hauria de procurar de buscar un sistema de pujada i baixada dels trens que fos més regular i sense previ avís per part de la persona disminuïda.

Gràcies a l'observació exhaustiva de l'àmbit públic, es va poder comprovar que el Decret 135/1995, de 24 de març, presenta algunes mancances. Per tal de suprimir-les, s'haurien de fer les següent modificacions:



En els darrers anys s'ha fet un esforç important de supressió de barreres arquitectòniques, tant en els vials nous com en l'adaptació dels existents

- Afegir, en el punt 13.4 de l'article 13 del capítol 2, els contenidors com a elements del mobiliari urbà
- Especificar els obstacles en el punt 1.1 de l'annex 1 que s'haurien d'evitar, com les caixes del llum, els desguassos, els pilons, els escocells, les tanques protectores de les canonades i les voreres que acaben amb una paret
- Afegir, en el punt 1.2.1 de l'annex 1, llambordes com a un tipus de paviment no adaptat
- Afegir, en el punt 1.2.5 de l'annex 1, les rampes esglaonades i les rampes no enrasades com a rampes no adaptades.
- Afegir, en el punt 1.3.2 de l'annex 1, la posició de les cabines telefòniques, és a dir, evitar la col·locació en zones amb pendent. En el cas que fos impossible, no s'han de col·locar encarades cap a pendent
- Afegir, en el punt 1.3.2 de l'annex 1, com han d'estar adaptades les fonts, els quioscos i els contenidors.
- Afegir, en el punt 2.2 de l'annex 2, com han d'estar adaptades les portes exteriors i les portes interiors dels edificis i també evitar les portes amb molles, sobretot les que estan molt rígides. Ús de portes corredores sempre que es pugui.
- Afegir, en el punt 2.2 de l'annex 2, les catifes com a elements que dificulten el pas d'una persona que va en cadira de rodes.
- Afegir, en el punt 2.2 de l'annex 2, les guies de les finestres que estan per sobre del nivell del paviment com a barrera arquitectònica.

- Afegir, en el punt 3.1.3 de l'annex 3, com passar d'andana a andana en el cas que el pas sigui subterrani amb escales, o que aquest estigui a la superfície amb separacions entre fustes.
- Afegir, en el punt 3.1.3 de l'annex 3, l'alçada a la qual hi ha d'haver els horaris i altres tipus d'informació.

Per tal de solucionar les barreres arquitectòniques anteriors que no apareixen en el present Decret 135/1995, de 24 de març, es proposen tot un seguit de

SOLUCIONS

- Els contenidors de peu, que no es poden fer servir per una persona que va en cadira de rodes, perquè pot utilitzar la barra interior i perquè la maneta superior queda a una gran alçada, es podrien adaptar mitjançant una palanca situada en un dels laterals dels contenidors, de manera que al tibar-la, la tapa dels contenidor pugés. Aquest sistema no seria vàlid en el moment que el contenidor estigués allunyat de la vorera o perquè fos inaccessible per qualsevol altre motiu.
- Les caixes de la llum adossades a les parets, en comptes de col·locar-les al nivell del terra, es podrien col·locar a partir d'1.40 m aproximadament.
- Els desguassos adossats a les parets, en comptes d'anar fins a terra, es podrien tallar a una alçada d'1.40 m aproximadament.
- Els pilons de les voreres simplement es podrien treure, igual que les barres protectores d'algunes cantonades. Per tal d'evitar que els cotxes aparquin a la vorera, caldria augmentar l'alçada de la vorera fins a uns 30 cm en relació al nivell de l'asfalt.
- Es podrien senyalitzar les voreres que finalitzin amb una paret, i fer un itinerari adaptat amb guals adaptats per tal de superar aquesta barrera.
- Les cabines telefòniques s'haurien de col·locar transversalment en els carrers o zones amb pendent. Una altra solució seria aplanar la zona de la cabina.
- Les fonts podrien dissenyar-se de forma que el reposapeus de la cadira no topés amb el suport de la font i on el plat per on surt l'aigua, després de pressionar el polsador, estigués a una alçada accessible.
- Les rampes esglaonades s'haurien de tornar a cimentar per tal d'evitar els reguixos, i les rampes no enrasades simplement s'haurien d'enrasar.
- Els escocells dels arbres s'haurien de cobrir amb reixes ja que, d'aquesta manera, les persones que van en cadira de rodes podrien passar per damunt sense cap problema.
- A les portes exteriors dels edificis, difícilment es poden col·locar manetes de pressió o palanca, ja que hi hauria problemes de seguretat, però les

portes interiors no tenen cap tipus d'impediment per tal d'implantar manetes amb aquests sistemes o bé portes corredores. A més a més, la duresa de moltes de les portes s'hauria de regular. Una altra solució més simple seria implantar portes d'obertura automàtica.

- Les guies de les finestres que estan una mica per sobre del nivell del terra s'haurien de col·locar una mica per sota.
- Les catifes que són molt toves no haurien de col·locar-se en l'itinerari per on ha de passar una persona que va en cadira de rodes. Les catifes de goma són una solució.
- Les llambordes, tot i no ser una gran barrera arquitectònica, són molt incòmodes per a les persones que van en cadira de rodes; per tant seria convenient allisar aquestes zones.
- Per passar d'una andana a una altra de l'estació del tren, la millor alternativa és fer-ho per la superfície per tal d'evitar les escales, ja que d'aquesta manera només caldria omplir les juntes que hi ha entre fusta i fusta del pas a nivell amb ciment, per exemple.
- Els horaris i qualsevol altre tipus d'informació que hi hagi a les estacions haurien d'estar situats a una alçada en que, des del camp de visió d'una persona que va en cadira de rodes, es pugui llegir tot amb prou nitidesa.

Per concloure definitivament aquesta memòria sobre barreres arquitectòniques que hi ha a Mollet del Vallès, vull fer una petita reflexió. En l'hipotètic cas que totes les barreres arquitectòniques es solucionessin i, per tant, hi hagués una accessibilitat plena per a totes les persones que van en cadira de rodes, creieu que aquestes persones deixarien de tenir dificultats per arribar a la independència plena? Segons el meu punt de vista, aquestes persones continuarien tenint unes altres barreres. Em refereixo a les barreres que la societat els posa dia rera dia, com per exemple a l'hora de buscar feina, quan la plaça d'aparcament per a minusvàlids està ocupada per un cotxe que el seu conductor no té cap tipus de minusvalia, quan hi ha cotxes aparcats a les voreres o en els mateixos guals, quan hi ha deixalles o, fins i tot, altres obstacles com per exemple els excrements dels nostres gossos. Per tant, seria bo que, de mica en mica, tots anéssim prenent consciència per tal de facilitar una mica més les coses a aquestes persones que, recordem-ho, no deixen de ser persones com nosaltres; és a dir, **són persones amb drets**, amb inquietuds, amb interessos, amb objectius, amb desigs i, sobretot, són persones amb ganes de viure.

Notes

1. A partir d'ara, quan aparegui el nom del Decret 135/1995, de 24 de març, ens referim al que desplega la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.