

Catalunya ha estat la primera comunitat autònoma que ha regulat el tema

## El cost de les barreres

Fer més accessibles els desplaçaments dels ciutadans en general i dels minusvàlids en concret, és la tasca que últimament estan duent a terme les diverses institucions municipals i autonòmiques quan es plantegen suprimir les anomenades barreres arquitectòniques.

**L**es barreres arquitectòniques (BA) són aquells obstacles que impedeixen l'autonomia de moviments, el desplaçament pel medi urbà d'aquelles persones que tenen algun tipus de disminució. La disminució, en aquests casos, pot ser física, sensorial o visual. Però també tenen problemes de desplaçament les persones de la tercera edat, les dones en estat de gestació o amb dificultat de transportar segons quin tipus de paquets. Hi ha un fet evident i és que aquells estats i països que van participar en la II Guerra Mundial o en la del Vietnam tenen superat, de molt, aquest tipus de barreres, entre altres coses perquè, de cop i volta, es van trobar amb un gran nombre de la població que va tornar i que tenia, entre altres, problemes de mobilitat. A l'hora de reconstruir ciutats i fer edificis nous es va tenir en compte tota aquesta població i, per tant, les construccions es van projectar considerant la no-implantació de barreres arquitectòniques.

Però les barreres arquitectòniques no es limiten únicament als obstacles a l'hora de desplaçar-se sinó que també són barreres que cal superar l'alçada de les papereres, de les cabines telefòniques, els botons d'un ascensor o la pica del lavabo; els forats dels arbres, les amplades de les portes o la manca de semàfors sonors.

És clar que, de deficiències físiques, n'hi ha de diversos graus i en funció d'aquests les necessitats són diverses. Però el col·lectiu de disminuïts és ampli i va en augment. És per això que cal actuar amb rapidesa i coherència. S'ha de tenir en compte, a més, que en el cas de Barcelona, l'any 1992 hi haurà les Paralímpies, les olimpíades per a minusvàlids, i hi participaran uns 3.000 atletes, la majoria dels quals vindran de l'estranger, i la ciutat no està preparada per a acollir aquest col·lectiu, ja que les infraestructures necessàries no estan majoritàriament cobertes. I així ho va manifestar el físic

Stephen Hawking quan es va desplaçar a la ciutat de Barcelona per presentar el seu llibre, el qual va quedar *meravellat* de les dificultats que tenia per anar als diferents llocs.

Si l'any 1979 a Catalunya tan sols hi havia dos municipis —Badalona i la Seu d'Urgell— que tinguessin una normativa específica referida a la supressió de barreres arquitectòniques, amb la consecució dels ajuntaments democràtics i l'estat de les autonomies es van tirar endavant diverses normatives municipals i autonòmiques que van culminar en el Decret 100/84 sobre la supressió de les barreres arquitectòniques. Aquest decret contempla la supressió de BA en els àmbits de la via pública, l'habitatge i els transports.

Catalunya ha estat la primera comunitat autònoma de tot l'estat que ha regulat el tema. Ara bé, el problema d'aquest decret és que, com no té rang de llei, no hi ha la possibilitat de penalitzar o sancionar la no aplicació del decret. Ha estat, però, a partir del decret que s'ha dictat una sèrie de normatives referides a espais públics com les piscines, cases de colònies, ascensors, places d'aparcament... que el que fan és desenvolupar el decret.

Del nombre exacte de disminuïts que hi ha a Catalunya, no se sap per què encara no se n'ha elaborat cap cens oficial per part de la Generalitat de Catalunya, que és qui té les competències en matèria de Benestar Social. Tot i així, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) estima que un 10% de la població mundial pateix algun tipus de disminució, i d'aquest percentatge, el 2% són disminuïts físics. A Catalunya es calcula que, cada any, entre 170 i 180 persones deixen de caminar per sempre, bé sigui per malaltia o bé per accident i, per tant, és un col·lectiu que va en augment. De fet, un 1% de la població de Barcelona té alguna minusvàlua permanent i un terç de la



població catalana pot tenir dificultats de desplaçament, tant per qüestions de disminució com perquè es tracta de persones de la tercera edat, pel desplaçament dels carrets de la compra o els cotxes de la canalla... Aquesta xifra fa pensar, també, que comença a ser rendible políticament invertir en aquest variat col·lectiu i, per extensió, en tota la població.

#### DESPESES OFICIALS

És per això que ja fa un parell d'anys

que tant la Generalitat de Catalunya com l'Ajuntament de Barcelona i altres municipis destinen un percentatge dels pressupostos generals a la supressió de les barreres arquitectòniques.

Els pressupostos de la Generalitat de Catalunya es divideixen en diferents capítols, que corresponen a diferents àmbits. El capítol sisè dels pressupostos de cada departament fa referència a les despeses per obres necessàries per a cadascun d'aquests departaments. L'any passat, el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya va aprovar que el 0'5%

dels pressupostos del capítol 6 de cada departament es destinés a suprimir les barreres arquitectòniques que tingués cada departament, és a dir, uns 155 milions de pessetes en total. Per a aquest any s'ha doblat el percentatge, és a dir, l'1% dels pressupostos del capítol 6, la qual cosa significa uns 652 milions de pessetes destinades a aquesta finalitat.

Pel que fa a l'Ajuntament de Barcelona, ha elaborat una auditoria tècnica en relació a les obres que s'han de fer en els edificis públics de la ciutat per tal d'eliminar les barreres existents. Aquesta auditoria preveu que fa falta invertir uns 600 milions de pessetes en els propers anys. Per enguany els pressupostos municipals de l'àrea d'urbanisme destinen 150 milions de pessetes per a iniciar les primeres obres d'adaptació. Ja des de l'any 1985, però, l'ajuntament ha realitzat en tots els districtes de la ciutat 35 propostes d'itineraris o circuits.

Tal i com explica Josep Manuel Ordas, tècnic urbanista del districte de Gràcia de l'Ajuntament de Barcelona i professor de Construcció en l'Escola Tècnica de Sabadell (ETSAB), aquest any està previst actuar en els vuit districtes de la ciutat, habilitant el Parc de la Ciutadella, els hospitals Clínic, el Militar, de Sant Pau i la Clínica Delfost, l'Escola Industrial, l'eix Diagonal-Zona Universitària, el Mercat de Galvany i d'Hostafrancs i la Plaça de Virrei Amat i voltants.

Segons l'inventari realitzat per l'ajuntament sobre els edificis municipals i públics, la remodelació de la Casa Elizalde, per exemple, costaria 25 milions de pessetes, l'adaptació de les Cotxeres de Sants té un pressupost de 86 milions i el Centre de Serveis Socials de Ciutat Vella costarà 8 milions de pessetes.

D'altra banda, l'Ajuntament projecta un pla pilot que comprendrà les mançanes dels carrers Aribau-Muntaner-Gran Via-Consell de Cent. Aquest projecte, que disposa d'un pressupost de 150 milions de pessetes, no només està dirigit cap a la supressió de barreres arquitectòniques sinó que està pensat per a adaptar-hi tot el mobiliari urbà per tal que aquest no sigui cap obstacle per als vianants. En aquesta illa de mançanes es col·locarà el nou model de gual per a vianants, es taparan els forats dels arbres, les cabines telefòniques i les papereres es posaran a l'alçada convenient..."tot plegat que serveixi com a model de com s'ha d'estructurar el mobiliari urbà perquè sigui accessible a la



major part de la població", explica Toni Lecha, de l'Institut Municipal de Disminuïts, dependent de l'Ajuntament de Barcelona. Aquest nou model de gual implicarà canvis en les ordenances municipals i està previst que més endavant s'instal·lin al voltant dels edificis públics, hospitalaris, mercats, etc.

#### TRANSPORTS PER A TOTHOM

Pel que fa als transports públics, des del metro, Ferrocarrils Catalans, Renfe, autobusos i taxis, les barreres arquitectòniques són ben evidents. En aquest sentit, diverses associacions de disminuïts físics i psíquics han constatat que dels 320.000 milions de pessetes de l'anomenat *Pla Felipe* destinats a Barcelona, amb tan sols l'1,2% d'aquest pressupost, és a dir, 3.840 milions de pessetes, n'hi hauria prou per a adequar tota la xarxa de metro de la ciutat.

Les competències de l'Ajuntament de Barcelona en el camp de transports públics per a disminuïts se centren en l'ordenació municipal de la circulació a la ciutat, com són la concessió de targetes

d'aparcament, accés a zones de vianants, circulació restringida, etc. Barcelona és l'única ciutat de l'estat on circula un servei de 10 microbusos adaptats (dels 12 que hi ha), però aquest servei, a banda d'haver-lo de sol·licitar abans de 48 hores, no està autoritzat a fer desplaçaments fora de la ciutat. Tal i com especifica l'informe elaborat per l'ajuntament, "l'urbanisme i les barreres arquitectòniques a la ciutat de Barcelona" de l'abril de l'any passat, el cost d'un "servei acceptable" de servei porta a porta que l'Ajuntament està disposat a subvencionar, està valorat en una quantitat anual de 90 a 250 milions de pessetes.

Àngels Viladó, directora del Programa d'Actuacions Urgents per a Disminuïts de la Conselleria de Benestar Social, assenyala que, precisament per tal d'adaptar la xarxa de metro, hi ha un pla fet conjuntament amb l'ajuntament per a habilitar els accessos amb ascensors des del carrer fins a l'andana, com també facilitar els accessos des de l'andana fins als vagons mitjançant plataformes elevadores i amb un sistema de frenada del metro pel qual el primer vagó coincideix

ria amb les portes reservades per a persones amb dificultats de mobilitat. Aquest pla, que s'estendrà a tota la xarxa de metro, té una durada planificada per a dur-lo a terme d'entre cinc i sis anys. Aquest any ja es començaran a projectar tres estacions, la de Feixa Llarga, plaça de Catalunya i Santa Coloma.

Només la instal·lació d'ascensors a les estacions de metro i tren des de la superfície fins a l'andana demana entre 10 i 20 milions de pessetes per ascensor, i cada estació necessita de 2 a 3 ascensors. Així, la inversió total aproximada per a les 100 estacions es de 3.750 milions de pessetes. D'altra banda, dotar les estacions que tenen correspondència amb altres línies amb rampes necessita una inversió d'uns 1.000 milions de pessetes més.

També hi ha el projecte de posar unitats intercalades especials en el servei autobusos que permetin pujar-hi a les persones amb dificultats d'accés. Aquestes unitats tenen un pis molt baix que permet que hi puguin pujar fàcilment des de carrets de la compra fins a cadires de rodes i les persones de la tercera

1er. cognom \_\_\_\_\_ 2on. \_\_\_\_\_ Nom \_\_\_\_\_ Tel. part. \_\_\_\_\_  
 Domicili \_\_\_\_\_ Població \_\_\_\_\_  
 Any de naixement \_\_\_\_\_ Professió \_\_\_\_\_ Tel. treball \_\_\_\_\_ DNI \_\_\_\_\_

Se subscriu al setmanari EL TEMPS per un període d'UN ANY, prorrogable si no hi ha ordre en contra, i un import de: 13.886 pessetes

(Firma)

#### Amb pagament:

- Anual (1 rebut per la quantitat abans citada)  
 Semestral (2 rebuts de 6.943 pessetes. Sols en el cas de pagament per banc)  
 19.500 (Europa)     25.500 (Amèrica)

#### Forma de Pagament

- Dom. bancària  
 Xec bancari adjunt  
 Gir postal núm. \_\_\_\_\_

La subscripció representa un descompte de més de l'11% sobre el preu de venda als quioscos

Distingits senyors: Caixa/Banc \_\_\_\_\_ Agència \_\_\_\_\_  
 Adreça \_\_\_\_\_ Població \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 199 \_\_\_\_\_

Els pregue que fins a nova ordre els rebuts que presentarà Edicions del País Valencià, S.A. per l'import de la SUBSCRIPCIÓ ANUAL a pagar en:

- 1 rebut anual     2 rebuts semestral

siguen pagats amb càrrec a

- c/c.     Llibreta    Núm. \_\_\_\_\_

**Butlletí**  
de subscripció

EL TEMPS • Avinguda del Baró de Càrcer, 40, 13a. • 46001 VALÈNCIA  
 Tel.: (96) 352 48 69 • C.F.A. A46/186821





Segons l'Organització Mundial de la Salut (OMS), un 10% de la població mundial pateix algun tipus de disminució.

edat. Per aquesta tardor està previst que ja funcioni una línia transversal que tindrà intercalades aquestes unitats (està pensat que sigui la línia 33 o la 34 de l'avinguda de la Diagonal). La Generalitat de Catalunya es farà càrrec del sobrecost del preu normal dels autobusos, un 10% del total, és a dir, uns cinc milions de pessetes per unitat. Per part de l'Ajuntament de Barcelona hi ha el compromís que, del nombre d'autobusos que es compren cada any per a renovar la flota, el 10% dels que es comprin anualment hauran de ser d'aquestes característi-

ques. Actualment, empreses com Pegaso, Nissan o Mercedes estan interessades en aquest projecte i investiguen diferents sistemes per tal d'anar introduint-hi innovacions i millores.

Quant a Renfe, ha signat un conveni de col.laboració amb el Patronat Municipal per tal de suprimir les barreres arquitectòniques en les estacions ferroviàries i en els serveis. La casa Seat també té previst fabricar furgonetes adaptades perquè puguin circular per les comarques catalanes. Recentment també s'ha presentat un nou model de taxi multiús

dins la xarxa normal de ràdio-taxi fabricat per la casa Nissan en col.laboració amb l'ONCE, que està previst que n'entrin cinc en servei a partir de l'any que ve. Aquest prototip de taxi tindrà un mecanisme que serviria per a fer-hi encaixar cadires de rodes però que també pugui funcionar per a tots els usuaris. S'està estudiant, també, que alguna de les cooperatives de taxis faci un tracte especial econòmicament per als disminuïts.

*Silvia Monfort*