

Transporte Accesible Alrededor del Mundo



La Gaceta de

Access Exchange International

Enero 2012

¿Qué es “inclusión” y qué significa para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo?

Al mirar el complejo panorama de la planeación y construcción de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) en las ciudades de todas las regiones del mundo, hay una tendencia a igualar la “accesibilidad” principalmente con las personas con discapacidades visibles, especialmente los usuarios de sillas de ruedas. Sí, el transporte público que sea “accesible para sillas de ruedas” *probablemente* sea accesible también para muchas personas con otras discapacidades. Después de todo, ¡los adultos mayores y muchos de los otros pasajeros no pueden usar un autobús si el acceso está bloqueado por escaleras o por una gran brecha entre la plataforma de la estación y el piso del autobús! Pero no es accesible para un turista si no hay mapas de la ruta. Puede que no sea accesible para personas que arriban de áreas rurales que requieren ayuda para orientarse en el sistema. Y no es inclusivo para alguien con baja visión si no hay anuncios audibles, ni para un pasajero sordo o con problemas auditivos si no existe señalización con textos.

Para ilustrar este punto, en octubre enviamos una serie de estudios de caso de los típicos pasajeros de un SITM, titulada *Universal*



Access to Bus Rapid Transit: Design, operation, and working with the community, basada en información que hemos recibido de pasajeros en muchos países. Las respuestas de África, Asia, Europa y América han sido positivas. El estudio puede descargarse en:

http://townsandcities.designforall.org/publico/index.php?opc=articulo&article=1014&idioma_article=en.

Afortunadamente cada vez son más las instituciones que se están dando cuenta de la importancia de un diseño y operación inclusiva de los SITM. Un actor importante para la planificación de los SITM en ciudades de todo el mundo es el Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP). El próximo “BRT Standard 2012” proporcionará un sistema de calificación para medir qué tan bien combinan dichos sistemas la eficiencia con el confort y la conveniencia de los pasajeros. El criterio incluirá acceso universal, abordaje a nivel de plataforma, acceso peatonal seguro y atractivo, buena información a los pasajeros, así como estaciones seguras y protegidas de los elementos.

Foto arriba: Aproximación a una estación del Sistema Integrado de Transporte Masivo en Ahmedabad, India. Note que los rickshaws motorizados en la parte superior pueden formar un importante eslabón en la cadena de viaje entre el lugar de residencia de los pasajeros y las líneas SITM troncales (ve al artículo más abajo).

Noticias de todo el mundo

- **Argentina:** Metrobús, el primer SITM del país, ha iniciado su servicio en Buenos Aires. María Nérida Galloni nos reporta un amplio rango de características inclusivas. Nuestros lectores en español pueden descargar la legislación nacional sobre accesibilidad y transporte en <http://www.redi.org.ar>.
- **Brasil:** Ángela Werneck señala que nuestros lectores de habla portuguesa pueden ir al sitio en Brasil: <http://www.direitoshumanos.gov.br/pessoas-com-deficiencia-1/normas-da-abnt/normas-tecnicas> para descargar las normas de accesibilidad nacionales. . . Dieciséis nuevas líneas de Metro se encuentran en construcción, según reporte de UITP. Si bien asumimos que estas líneas son totalmente inclusivas, acorde a esas normas, no tenemos en este momento una confirmación directa.
- **Canadá:** La Alianza Global sobre Entornos y Tecnología Accesible (GAATES), busca representantes de países para participar en su trabajo. Más información en www.gaates.org.
- **México:** Se está construyendo la Línea 4 del sistema SITM inclusivo de la Ciudad de México, que conectará su centro histórico con el aeropuerto. Los SITM continúan aprendiendo de la experiencia y la consulta a pasajeros con discapacidad. . . . La organización Libre Acceso reporta que el Estado de Morelos carece notablemente de características de accesibilidad, citando un artículo del *Diario de Morelos*.
- **Paraguay:** Diana Elizeche Saraki invita a nuestros lectores en español a proporcionar materiales sobre transporte accesible a la Fundación Saraki, de Paraguay, enviándolos a proyectos@saraki.org. Ellos promueven normas y marcos de políticas nacionales en este campo.

Lograr el Acceso

Una guía para activistas y planificadores

Cómo promover y planear la accesibilidad para personas con discapacidad y adultos mayores a autobuses, trenes, taxis y otros medios de transporte



- **USA:** “Lograr el Acceso,” la versión en español de la guía en inglés de AEI “Making Access Happen: Promoting and Planning Transport for All” puede descargarse en la sección “Spanish/Español” de nuestro sitio web www.globalride-sf.org. . . . La Biblioteca Global Sobre los Derechos de la Discapacidad, financiada por el Gobierno de los E.U.A., se encuentra activa en varios países. Más información en <http://www.widernet.org/egranary/>

[gdrl](http://www.gdrl.org) Nuevos materiales en inglés y español, sobre transporte accesible, están disponibles en el sitio del Proyecto ACTION, de Washington, en www.projectaction.org. Recomendamos ampliamente este importante sitio a nuestros lectores. . . . **Anunciamos nuestra 13ª Mesa Redonda Internacional sobre Transporte Accesible:** Contacte a AEI para el pre-registro a este evento a realizarse en inglés el jueves 26 de enero, de 9:00 a 12:00 a.m., en el centro de Washington, D.C. Este evento proporciona un foro para reportes informales y el diálogo entre responsables del transporte en todo el mundo, al finalizar la reunión anual del Consejo de Investigación en el Transporte de los E.U.A.

- **Malasia:** Maniam Sinnasamy reporta la conclusión de *Una Revisión a las Mejores Prácticas Internacionales en Transporte Público Accesible para Personas con Discapacidad*, disponible en inglés haciendo clic en la sección “Publications” en <http://www.undp.org.my/>
- **China:** Shanghai ha tomado el liderazgo en la construcción de más de 44,000 rampas de banqueta (rampas biseladas en los cruces peatonales) y 2,000 kilómetros de aceras con características especiales para peatones ciegos. En 2010 la ciudad proveyó la cantidad inicial de ochenta autobuses de piso bajo. En dos aeropuertos internacionales se han instalado entradas, salidas y servicios de mostradores

libres de barreras. Se reporta que muchos edificios e instalaciones públicas son ahora accesibles.

- **India:** El ampliamente accesible sistema SITM de Ahmedabad planea doblar sus líneas troncales de 45 a 95 km para finales de 2012.
- **Jerusalén:** Acaba de abrirse una nueva línea de tren ligero con 23 paradas “con el piso del tren ... exactamente alineado con la plataforma, facilitando el abordaje para usuarios de silla de ruedas y padres con carreolas...” (Oct. 2011 *Forward*)
- **Rusia:** Elena Goubenko reporta mejoras en el acceso al transporte público en Kazan, una ciudad con más de un millón de residentes, a 500 km de Moscú. Se tienen planeadas adecuaciones a la accesibilidad en las siete estaciones subterráneas del Metro para pasajeros usuarios de silla de ruedas y con deficiencias visuales. También están en operación 125 autobuses de piso bajo y 75 trolebuses de piso bajo. Información en ruso en: <http://www.tatar-inform.ru/news/2011/10/10/288724/>
- **Francia:** Se está desarrollando un servicio de transporte puerta a puerta para personas con discapacidad en áreas rurales que no tienen servicio de autobuses o trenes, superando los requerimientos del American with Disabilities Act de los E.U.A., pero eficientando el uso de los recursos. . . . Legislación francesa aprobada en 2005 mandata que todos los modos de transporte público sean accesibles para personas con discapacidad en 2015. Los sistemas de autobuses en París, Rouen, Nantes, Lorient, Douai y Grenoble tienen un gran espectro de características de accesibilidad. . . . Se planea una extensión del Metro de París que incluirá 200 km de líneas de transporte rápido, añadiendo 57 estaciones para 2025 a un costo aproximado de 30 mil millones de dólares. Cuando se complete, esta será la más grande expansión de un Metro en Europa hasta ahora y uno de los mayores proyectos de transporte en la historia mundial.

TRANSED 2012: Un evento como ningún otro

La 13ª Conferencia Internacional sobre Transporte y Movilidad para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (TRANSED 2012), se realizará en India, del 17 al 21 del próximo septiembre. Esta será la primera TRANSED en realizarse en una de las megaciudades más grandes del mundo. La conferencia está coordinada por Sminu Jindal, haciéndola también la primera TRANSED bajo el liderazgo de una persona con discapacidad. La Sra. Jindal dirige la institución anfitriona, Svayam, y también es el Director Administrativo de Jindal Saw, un importante fabricante de tubería en India. TRANSED 2012 es copatrocinado por el Consejo de Investigaciones del Transporte de los E.U.A. En la conferencia participa como anfitriones el Gobierno de Delhi y el Ministerio del Transporte de Delhi, siendo un principal patrocinador el Ministerio de Turismo del Gobierno de India. Las lenguas de la conferencia será el inglés y el hindi.

Access Exchange International los exhorta a nuestros lectores en inglés a aprovechar el bajo costo de la tarifa de pre-registro, visitando www.transed2012.in para registrarse y encontrar más información. Esta será una experiencia única, contando con ponencias de más de 40 países, en una nación de más de mil millones de personas, en una jornada hacia “la movilidad para todos”. Acompáñenos a hacer esta meta una realidad, no solo para India, sino para todos nosotros, en un mundo donde debemos aprender unos de otros al enfrentar juntos los impresionantes retos del Siglo XXI.

Sesiones de prueba en Nueva Delhi ilustran el potencial de los rickshaws motorizados para una transportación puerta a puerta a bajo costo para personas con discapacidad

Los rickshaws motorizados de tres ruedas son un importante modo de transporte público en muchas regiones. Por ejemplo, un estudio reciente por EMBARQ reportó que seis ciudades de India, con un población combinada de 45 millones de personas, cuentan con un servicio de alrededor de 330,000 rickshaws motorizados. Un viaje de 8 kilómetros en este vehículo en Nueva Delhi cuesta 58 rupias (USD\$1.32), mientras que el servicio de taxi más barato costaría casi el doble. Para personas con discapacidad, que por lo regular se encuentran entre los más pobres en ciudades como Nueva Delhi, cualquier método para mejorar el viaje por este medio es importante.

Las agencias en India han mostrado un creciente interés en los rickshaws a motor. Svayam, el patrocinador de la conferencia TRANSED a realizarse en septiembre próximo en Nueva Delhi, está promoviendo el potencial de ellos para proporcionar servicios puerta a puerta de bajo costo para personas con discapacidad motriz o sensorial. Svayam organizó una sesión de prueba el pasado 22 de septiembre en Faridabad, un suburbio de Nueva Delhi, con la participación de Tom Rickert de Access Exchange International. La sesión de prueba dió la oportunidad de demostrar de manera más rigurosa el potencial de este medio. Se probaron dos modelos de rickshaws a motor por voluntarios con discapacidad, uno de ellos era simi-ambulatorio (usa muletas) y el otro utiliza una silla de ruedas. No es de sorprender que el modelo más grande del vehículo proporcionó una mayor facilidad de uso a los pasajeros con discapacidad.

Los rickshaws a motor tienen un piso relativamente bajo y las fotos en página 2 de la versión en inglés de esta gaceta muestran que los pasamanos existentes proporcionan una ayuda significativa a los pasajeros que abordan el vehículo. Se necesita trabajar en probar diferentes modificaciones de bajo costo, incluyendo el valor de uno o más cinturones simples de dos puntos tipo "asiento de avión," o una versión más cara de tres puntos retráctiles, para complementar las manijas que se han añadido a los modelos más recientes. Posibles cambios en el mamparo tras el conductor pueden proporcionar más espacio para entrar al vehículo. También se puede considerar acojinamiento adicional para proteger las rodillas y piernas de los pasajeros, así como un dispositivo que ayude a sujetar muletas o andaderas. Estas y otras modificaciones son parte de un contexto mayor concerniente a la seguridad de los rickshaws motorizados. Estos vehículos pueden ser más seguros que las bicicletas o motocicletas, pero ofrecen menos seguridad que los automóviles, vanes o minibuses. Afortunadamente, tienen una velocidad tope de 50 km/hr y una velocidad de crucero de 35 km/hr.



Autorickshaw en un vecindario en las afueras de Lima, Perú

-- Foto por AEI

El comportamiento de los conductores también es un problema. Se necesita capacitación y otros apoyos para ellos. Se requieren estrategias y modelos para escalar estos y otros servicios de transporte adaptado para personas con discapacidad en países con menos recursos. Un método puede ser modificar todos los rickshaws a motor con cambios de bajo costo. Otro método abordaría las complejidades de una "sub-flota" de vehículos adaptados, con conductores mejor capacitados y un modelo operacional que incluyera despachos y el uso de un centro de llamadas para solicitar los servicios. Este último método se presta a sí mismo para el posible uso de

subsídios en algunas ciudades, con el fin de permitir que todas las personas con discapacidad calificadas utilicen el servicio cuando más lo necesiten. En cualquier caso, se necesitan otras

alternativas para los pasajeros con discapacidad que no pueden transferirse a un asiento. El uso de rickshaws a motor también se debe enfocar en crear un servicio ambientalmente sustentable, por ejemplo, con el uso de motores de cuatro tiempos, menos contaminantes que los motores de dos tiempos que se usan en algunas ciudades; así como el uso de gas natural como una alternativa al diesel. Aún falta mucho por hacer, pero es claro que los rickshaws motorizados son un importante medio de transporte de bajo costo para las personas con discapacidad. El potencial de ellos en Nueva Delhi será uno de muchos casos de estudio a ser incluidos en la guía de AEI para implementar el servicio puerta a puerta usando vehículos pequeños, guía ahora en preparación para ser presentada en TRANSED 2012, en Nueva Delhi.