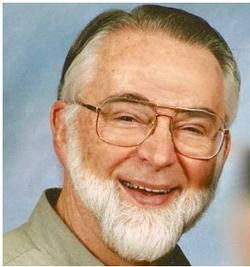


# Transporte Accesible Alrededor del Mundo



La Gaceta de  
Access Exchange International  
Enero 2020

## Equipo Internacional Avanza en la Iniciativa en Estados Fronterizos



Colegas de México y EUA están colaborando para encontrar la forma en que más niños hispanos con discapacidad puedan caminar o viajar a la escuela en los cuatro estados norteamericanos y seis estados mexicanos que tienen frontera en comun.



El equipo engrandecido, desde arriba a la izquierda, incluyen

- Tom Rickert, Coordinador de la guía de AEI, *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo*



- Janett Jiménez Santos, arquitecta en la Ciudad de México y consultora para el gobierno federal y entidades



- Pete Meslin, jubilado ex-Director de Transporte del Distrito Escolar Unificado de Newport-Mesa, California

- Javier Guerrero Aguirre, consultor en educación especial para la Secretaría de Educación Pública en México



- Rachel Carp, periodista y escritora con residencia en Dallas, enfocada a la niñez y juventud migrante de Texas

Nuestra iniciativa única explorará los complicados y a veces ocultos obstáculos que enfrenten los niños hispanos

cuando se trata de caminar **Más en pagina 2 →**



**Se necesitan autobuses más seguros para niños en Tailandia o escuelas más cerca para poder caminar**  
(Foto modificada para prevenir identificar los rostros) **Ver página 3**

También en este número . . .

**Páginas 4-6**

### **INFORME ESPECIAL DE INDIA**



también

**Página 3:** Ayudando a los niños a caminar a la escuela en Delhi, y nuestra Mesa Redonda anual en Washington DC el 16 de enero

**Página 6:** Congreso Mundial en Abu Dhabi

**Página 7:** El transporte ferroviario incluyente crece en China, y una innovación en transporte escolar para niños con discapacidad en Nigeria

**Página 8:** Reportes de EUA, México, Uruguay, y España. También noticias de Botswana, Liberia, Rwanda, y Nigeria.



**Diez estados a lo largo de la frontera común México EUA**  
Fuente: Departamento de Agricultura de Texas

## Equipo internacional . . .

(continua de la portada)

o viajar a la escuela, incluyendo recomendaciones sobre como vencer estos obstáculos. Más de diez millones de niños hispanoparlantes viven en la zona de los diez estados, de los cuales hasta 800,000 han sido *identificados* con una discapacidad motriz, sensorial o intelectual. Estos no incluyen niños *escondidos* sin matricular en una escuela.

En los EUA el diagnóstico de discapacidad es importante. La legislación federal requiere que los niños con discapacidad en las primarias y secundarias públicas reciban transporte escolar gratuito si lo necesitan. Pero si no se diagnostica una discapacidad, o si los padres no reciben información adecuada o tienen miedo de enviar a sus hijos a la escuela, pueden no calificar u obtener el beneficio del transporte. En los estados mexicanos a lo largo de la frontera común, la necesidad de acompañar a un niño con necesidades especiales hacia y desde la escuela en transporte público muchas veces impide que el niño asista. La carga es demasiado grande para los padres que deben trabajar de tiempo completo para alimentar a sus familias.

Al mirar las diferencias entre los dos países, también estamos conscientes de las muchas similitudes que influyen en la situación. Pocos esfuerzos se han hecho para analizar los múltiples factores que causan la incapacidad para caminar o ir en transporte a la escuela y su impacto en el logro educativo de los niños hispanos. Lo que hemos aprendido de la situación en los estados fronterizos entre EUA y México puede ser relevante para otras zonas fronterizas en el mundo.

Access Exchange International tiene planes de presentar un informe, el cual se encuentra en preparación, para el 2020. Por lo pronto nuestro equipo sigue trabajando para atender este gran tema. ¡Manténgase atento!

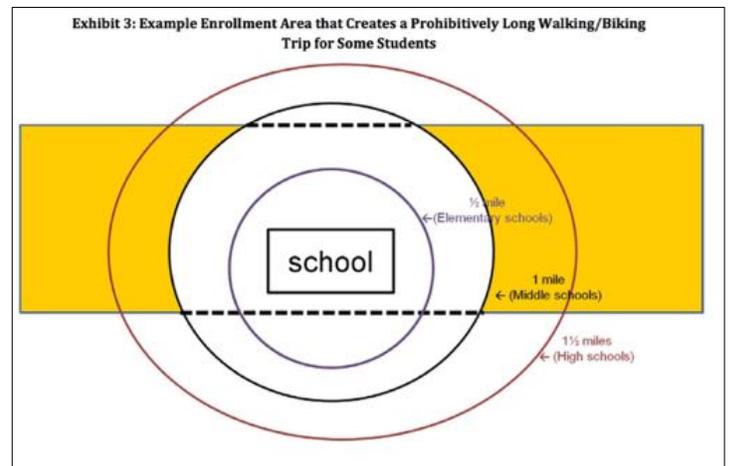
## Editorial

A pesar de una tendencia positiva internacional hacia una educación más inclusiva para niños con discapacidad, los datos indican que en los países de menores ingresos la brecha entre el logro educativo de los niños con y sin discapacidad continuará y se incrementará en los próximos años.

**En algunos países la principal causa de este fallo es la falta de entendimiento sobre la necesidad de brindar transporte a los niños escolarizados, o alternatively, la necesidad de construir escuelas inclusivas cerca de los hogares de los niños con discapacidad. De cualquier forma, los niños deben encontrar como desplazarse, mudarse a una ubicación cercana a la escuela, o la escuela debe acercarse a ellos.** Los obstáculos para el transporte, que son inmediatamente obvios para los padres, pueden escapar la atención de tanto investigadores como de organismos internacionales, que a duras penas han empezado a buscar soluciones. Las escuelas inclusivas no serán de utilidad a los niños con discapacidad si no puedan llegar a ellas.

Es preocupante que el transporte es considerado muy caro. Los padres que encuentran más barato pagar por un par de viajes redondos anuales, pueden enviar a sus hijos a internados -- los cuales son regularmente solo para niños con discapacidad -- para evitar los costos del transporte diario. No hay un camino fácil para que los educadores puedan subsanar la necesidad del transporte.

Las agencias de transporte, los bancos de desarrollo, grandes ONGs y agencias de servicio social con interés en los países de menores ingresos, necesitan investigar sistemáticamente soluciones de transporte cuando aborden temas de educación inclusiva en dichos países. El problema es grande en regiones donde los niños con discapacidad nunca ven el interior de una escuela; también existe en zonas pobres de los Estados Unidos. Nuestro reporte en el 2020 espera visibilizar esta preocupación que afecta a niños hispanos con discapacidad en los estados fronterizos de Estados Unidos y México.



Fuente: Oficina de Protección de la Salud Infantil de la EPA de EUA, *Directrices de ubicación de escuelas*, octubre de 2011.

## El donativo "Salvando la Brecha" ayuda a niños con discapacidad a ir a la escuela en Delhi, India

Muchos niños con necesidades especiales pueden caminar, rodar o ser cargados a una distancia corta de la escuela; solo si no se encuentran obstáculos en su camino. La Fundación EquallyAble, preocupada por mejorar el desplazamiento hacia y desde la escuela, se asoció con Access Exchange International en 2018 para promover las recomendaciones clave de la guía de AEI, *Salvando la brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en los países en vías de desarrollo*. EquallyAble, en colaboración con AEI, proporcionó un donativo "Salvando la Brecha" a ASTHA, una escuela para niños con necesidades especiales en un barrio de bajos recursos en Delhi, con el fin de identificar y eliminar las barreras de los caminos, para después compartir los resultados del proyecto para alentar a otras agencias en la India y otros países a hacer lo mismo.

Los resultados ya están disponibles, mostrando posibles mejoras, involucrando a la comunidad para identificar las barreras específicas que enfrenta cada niño con discapacidad. Vea las fotos debajo sobre "salvar la brecha" de una pequeña zanja de drenaje y de un canal de drenaje que fueron hechas con los fondos de EquallyAble. También vea el artículo sobre un proyecto parecido en Nigeria en la página 7. Exhortamos a nuestros lectores a conocer más sobre el buen trabajo de EquallyAble y su fundador, nuestro colega Mohammed Yousuf, en <https://equallyable.org>.



**Ni seguro ni inclusivo: Foto de estudiantes apiñados en un vehículo en Tailandia, cortesía de Sawang Srisom. Es claro que este tipo de transporte es especialmente desalentador para niños con discapacidad.**

(Foto modificada para prevenir identificar los rostros.)

### Tailandia (continua de la portada)

Sawang Srisom, un colega de Tailandia, compartió la foto superior y la de nuestra portada, de niños sin discapacidad usando diferentes tipos de vehículos para ir a la escuela. Pero los niños y jóvenes con necesidades especiales carecen de opciones si las escuelas se encuentran lejos. Las escuelas pueden estar mejor equipadas, pero ¿de qué sirve si están fuera del alcance? Una distancia grande puede ser una barrera que ponga un alto a la educación de muchos niños con discapacidad.

Srisom cita una publicación conjunta de The Asia Foundation y UKaid que subraya esta dificultad en un informe del noreste de Tailandia. Los padres de bajos ingresos usualmente se opusieron a la política de consolidar pequeñas escuelas locales a unas pocas mejor equipadas. Pero un estudio arrojó que el 74% de la población aceptaría la consolidación de escuelas pequeñas en más grandes si se proporciona transporte adecuado. Sawang Srisom señala que es especialmente necesario dar transporte a niños con discapacidad. Él recomienda un proceso de pasos múltiples para desplegar escuelas inclusivas grandes con transporte seguro y accesible.

**Patrocinado por AEI (EUA) e ICSA (Canadá)**

### 21ava Mesa Redonda Anual, planeada para el 16 de enero en Washington, DC

Nuestra 21ava mesa redonda anual sobre transporte accesible en países en desarrollo está programada en Washington, DC, el jueves 16 de enero, de 8:30 a.m. a 12 p.m., al terminar la reunión anual del Transportation Research Board de los EUA. El espacio es limitado en este evento gratuito que tiene como anfitrión The American Public Transportation Association (APTA). Es necesario hacer el pre-registro contactando a AEI en [tom@globalride-sf.org](mailto:tom@globalride-sf.org). ¡Agradecemos a APTA por hacer posible este evento durante las últimas dos décadas!

# Actualización sobre transporte para todos en India

*Svayam es una iniciativa de S.J. Charitable Trust con base en Nueva Delhi, India, con la misión de crear un mundo inclusivo y libre de barreras. Access Exchange International se ha asociado con Svayam en varios proyectos y conferencias. Recientemente hemos visitado Svayam cuatro veces. Svayam publicó la versión en hindi de nuestra guía para promover el transporte a la escuela.*



Por Subhash Vashishth, Director de Svayam

## Transporte accesible y movilidad en la India: Un factor de cambio

El gobierno de la India informó que la demanda de transporte ha crecido casi ocho veces desde 1980, más que en cualquier otra nación asiática. La tecnología ha jugado un papel importante para permitir que el sector del transporte se desarrolle en medio de la urbanización.

Además de una amplia inversión en los últimos cinco años en el desarrollo de infraestructura de gran escala para la movilidad urbana, el gobierno está construyendo infraestructura para promover transporte no motorizado, tales como bicicletas, bici-taxis y caminos peatonales.

En 2015 el Primer Ministro de la India subrayó la importancia de la inclusión al desplegar la “Campaña India Accesible” para incrementar el acceso a personas con discapacidad al espacio público y al transporte. Svayam, la organización no lucrativa líder en India en el derecho a la accesibilidad, ha sido uno de los actores clave de esta ambiciosa campaña y auditó la accesibilidad en más de 340 edificios públicos en ocho importantes ciudades a lo largo del país. India aprobó en 2016, la Ley de los Derechos de las Personas con Discapacidad, alineada con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, enfocada y con medidas más puntuales sobre movilidad y transporte.



## Transporte Incluyente para Ciudades Inteligentes

La Misión de Ciudades Inteligentes en India, lanzada por su gobierno en 2015, se centra en 100 ciudades inteligentes en su primera fase. Un componente importante de la Misión de Ciudades Inteligentes es crear y desarrollar un sistema de transporte público eficiente que

proporcione opciones de viaje. Las Ciudades Inteligentes pueden basarse en el éxito de los sistemas BRT que están en uso o en fase de planeación en varias ciudades de la India (vea la foto en la página 1). Los sistemas BRT regularmente proporcionan características de accesibilidad que benefician a todos los pasajeros, en especial a aquellos con discapacidad. Ya se han iniciado alrededor de diez proyectos de transporte rápido masivo para las Ciudades Inteligentes, además de proyectos de manejo inteligente del tráfico y transporte integrado multimodal.

Svayam ha sido parte del comité para formular normas para Ciudades Inteligentes del Departamento Indio de Normas y para asegurar de que la accesibilidad siga siendo un componente clave en los indicadores de Ciudades Inteligentes.



## Transporte rural accesible: Un deber para un país con más de 70% de población rural

Las Ciudades Inteligentes no pueden por sí mismas hacer a la India una nación inteligente, las Aldeas Inteligentes son igualmente importantes, considerando el hecho de que la India tiene un 70% de población rural. Si bien las grandes ciudades están lentamente despertando a la necesidad y beneficios de infraestructura y sistemas de transporte accesible, la India rural aún está atrasada respecto a las opciones de transporte para personas con movilidad limitada. Esto deja a un amplio sector de la población dependiendo de otros, así como improductivos en términos de crecimiento económico. La falta de conciencia, al no priorizar la accesibilidad en los proyectos de desarrollo, y la falta de fondos representan grandes retos para la meta de un transporte incluyente para las personas mayores y personas con discapacidad en las áreas rurales del país.

## Metro accesible un ejemplo para los ferrocarriles

La Delhi Metro Rail Corporation (DMRC) es un sistema de transporte público modelo que es bastante accesible para personas con discapacidad. En 2018 Svayam fue invitado por la DMRC a realizar auditorías de accesibilidad para



diez estaciones principales construidas en diferentes tiempos y recomendar mejoras para la accesibilidad, que ahora están siendo implementadas. Para ofrecer una mejor “conectividad de última milla” DMRC se asoció con Uber India para facilitar los viajes desde las estaciones del Metro de Delhi. Uber ganó una competitiva licitación para expandir sus operaciones en 210 estaciones del Metro de Delhi. DMRC le proporcionará a Uber zonas de ascenso y descenso en dichas estaciones. De esta forma Delhi se convierte en la novena ciudad global y la primera en Asia en tener esta característica. Svayam pugna por hacer este servicio de Uber accesible a personas con discapacidad mediante activismo y mecanismos legales.

En otras acciones recientes, DMRC también ha asumido las operaciones y mantenimiento de un servicio de metro en decadencia en una cercana ciudad del Estado de Haryana, que colinda con Delhi. La demanda de este servicio nunca se incrementó a pesar de estar conectado con el Metro de Delhi, ya que los pasajeros tenían que pagar un extra de Rs. 35 (50 centavos USD), cuando cambiaban entre los dos sistemas. Después de la integración y de una administración en común, se ha incrementado de nuevo la demanda y proporciona una opción de viaje continua, conveniente y barata. El DMRC no solo es accesible, también proporciona asistencia personal a los viajeros con discapacidad que lo requieran.

### Los ferrocarriles marchan hacia la accesibilidad

Los ferrocarriles indios tienen un gran inventario de trenes y estaciones. Es un reto garantizar la accesibilidad inmediata. Los ferrocarriles han estado haciendo mejoras en las grandes estaciones por varios años. A partir de 2018 el Consejo de



Ferrocarriles Indios ha encomendado a la Corporación de Desarrollo de Estaciones de los Ferrocarriles Indios (IRSDC) el desarrollo y mejoramiento de todas las estaciones que pertenecen a dicha agencia. La IRSDC también ha organizado una competencia de diseño internacional para estaciones específicas para garantizar diseños que sean accesibles a todos los usuarios, reflejando la herencia local e incluyendo los últimos avances en el diseño de estaciones.

Se ha lanzado el Vande Bharat Express, un tren indio interurbano eléctrico de semi-alta velocidad. A pesar de los progresos, la diferencia de altura entre la plataforma en la estación y el tren, así como la falta de sanitarios accesibles a bordo, son tema de preocupación. Recientemente el ministro de ferrocarriles anunció planes para formar un comité para determinar las directrices, normas y características de accesibilidad para personas con discapacidad en el sistema de ferrocarriles. Svayam trata de que los sectores relevantes participen y que sea su mandato preparar normas de accesibilidad para la infraestructura, servicios de las estaciones y trenes. Para este propósito Svayam también ha compartido el borrador de un código de accesibilidad para su consideración.

### Fallo judicial a favor de las personas con discapacidad

En junio de 2018, cuando el gobierno de la ciudad de Delhi quiso comprar autobuses inaccesibles para suplir la urgente necesidad de su agotada flota de autobuses accesibles, la Corte Suprema de Delhi criticó severamente al gobierno de la ciudad por “no tomar ni una etapa para asegurar un transporte accesible a las personas con discapacidad en la capital nacional” y le impidió comprar autobuses estándar por ser una barrera para su movilidad. La corte declaró que el gobierno de Delhi y la Delhi Transport Corp. (DTC) estaban tratando a las personas con discapacidad como “inexistentes”. El gobierno de la ciudad quería que solo el diez por ciento de los autobuses fuera accesible, lo que muestra que “tienden a tratar a las personas con discapacidad como inexistentes, o como carentes de derechos”. Finalmente, la Corte permitió al gobierno de la ciudad comprar autobuses estándares para suplir el requerimiento urgente de transporte público con la advertencia de instalar plataformas elevadoras en cada autobús y asignar asientos para



pasajeros con discapacidad. Para septiembre de 2019 se habían desplegado 55 autobuses con esas características. Svayam ha estado planteando el problema y demandando accesibilidad y facilidad de uso para los viajeros con discapacidad. Aún con autobuses de piso bajo y paradas con superficie del piso a nivel, es común que los autobuses paren lejos del borde de la parada, y por lo tanto no pueden ser usados por pasajeros con discapacidad. Svayam ha realizado talleres de sensibilización para

(INDIA: de la página 5) los conductores de los autobuses para reducir esta brecha. Realizó una campaña en colaboración con AEI mediante carteles en las paradas.

### Empoderamiento de las mujeres con viajes gratis en autobuses de Delhi

Como una medida hacia el empoderamiento de las mujeres, la Delhi Transport Corporation (DTC), lanzó su anticipado servicio de viaje gratis para mujeres en octubre de 2019. El servicio fue usado por 477,000 mujeres en autobuses de DTC el primer día. Hombres con discapacidad demandan ahora beneficios similares para que más personas con necesidades especiales puedan tener el transporte necesario para ir a trabajar.



### La tecnología marca el camino para la movilidad digital basada en aplicaciones

El transporte urbano de la India está siendo testigo de nuevas tecnologías que revolucionan el sector. Movilidad compartida, integración digital de pagos y la automatización están floreciendo y se espera que más empresas emergentes añadan valor a este crecimiento. Se está incrementando el uso de la tecnología en las estaciones y los vehículos, así como en la forma de dispositivos usables por los grupos de interés. Los teléfonos móviles juegan el papel principal y proporcionan una plataforma digital conectada que ofrece muchos servicios que hacen el transporte más fácil de usar.

El gobierno de Delhi ha lanzado una tarjeta de movilidad común "UNO" que se puede utilizar para viajar en el metro, DTC y autobuses. También lanzará una aplicación a través de la cual los pasajeros pueden planificar viajes multimodales, incluyendo el metro y los autobuses de la ciudad. Esto ayudará a proporcionar una experiencia de viaje sin interrupciones, de alta calidad, en el transporte público de la ciudad. Los últimos quince años han sido de mucha experiencia en tecnología en la India; el transporte, como todos los sectores, vió un incremento en el uso de aplicaciones basadas en la red digital para mejorar la experiencia del usuario.

### La cooperación de Svayam en Kenia

Kenia recibió su primera flotilla de 25 auditores de accesibilidad el pasado junio, ya que Svayam, en colaboración con el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad de Kenia (NCPWD), organizó un curso de

### Una mirada pionera al diseño inclusivo El Congreso Mundial de la Carretera en Abu Dhabi



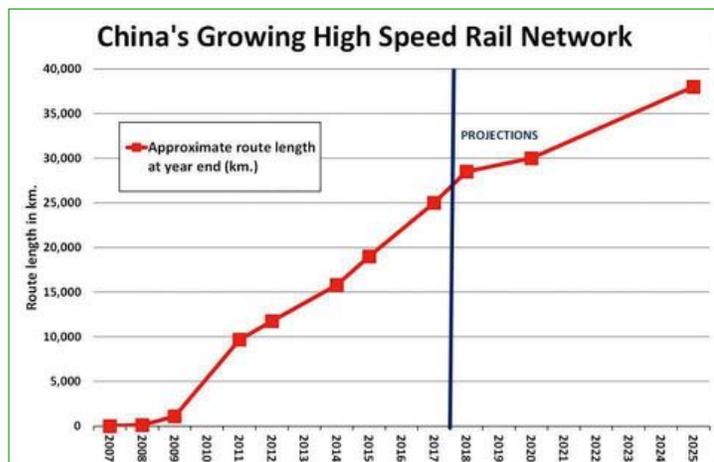
Delegados de todo el mundo se reunieron en octubre en Abu Dhabi, con una sesión pionera sobre transporte incluyente. Desde la izquierda: Louise Cathro, Amin Amir Andani, Mohammed Yousuf, Janett Jiménez Santos, Charlotte McClain-Nhlapo, Daniela Bas, Subhash Chandra Vashishth, Ann Frye, Clare Smith, Patrick Malléjacq y Bernard Obika. La sesión fue organizada por el Departamento de Desarrollo Internacional y el Departamento de Transporte del Reino Unido, con apoyo del HVT Programme. El anfitrión de la sesión fue PIARC: the Permanent International Assn. of Road Congresses. Ver <http://www.imcworldwide.com> para descargar la publicación en inglés: *Why Accessibility Matters: Practical steps to making public transport disability inclusive.*

capacitación de cinco días llamado "Auditor Básico de Accesibilidad", como parte de la iniciativa conjunta "Misión Kenia Accesible", de ambas organizaciones. El objetivo de esta cooperación es promover la accesibilidad a la infraestructura pública de Kenia y que la movilidad y el transporte sean más accesibles, así como cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU relacionados con la accesibilidad. Como parte de esta colaboración, Svayam proporcionará asistencia a distintos actores mediante cursos de capacitación sobre estrategias para lograr la accesibilidad a los entornos construidos, transporte público y servicios. Se programó una capacitación adicional para el pasado noviembre en Nairobi. Se están planeando más programas de cooperación para llevar el mensaje y práctica de la inclusión y accesibilidad a otras naciones africanas.



Todas las fotos en las páginas 4-6 son cortesía de Svayam. La de la página 1 es cortesía de Gerhard Menkhoff.

## Una bendición para personas con discapacidad Los trenes interurbano y metros urbanos de China siguen avanzando



Fuente: Salvatore Babones, Forbes, Feb. 13, 2018

China tiene la red de trenes de alta velocidad más grande y de más rápido crecimiento del mundo, ahora con cerca de 30,000 km de rutas, conectando sus principales ciudades. El país también está expandiendo sus sistemas de metros subterráneos y elevados en más de treinta ciudades. Shanghai tiene el sistema subterráneo más grande del mundo con 672 kilómetros de vías.

Estos nuevos sistemas férreos son generalmente accesibles para usuarios de sillas de ruedas y otras personas con discapacidad. Al contrario de los varios sistemas modernos BRT que se están construyendo en China y otros lugares, los sistemas férreos proporcionan brechas pequeñas y controladas entre las plataformas y los trenes. A pesar de las muchas características de accesibilidad, los sistemas BRT han fallado en mantener el paso, en parte debido a una falta de investigación internacional sobre puentes automáticos que puedan salvar la brecha entre los autobuses y las plataformas de las estaciones.

La foto inferior, cortesía de nuestro colega Gerhard Menckhoff, es de la estación de metro de Hufangqiao en Beijing. Note la entrada a nivel hacia el tren, así como las puertas deslizantes tanto en el tren como en la plataforma.



**Probando una forma más segura de transferir a un niño con necesidades especiales desde su silla de ruedas a un vehículo en el Centro Open Doors en Jos, Nigeria**

- Foto cortesía del Dr. Joanne Umolu, Directora de Open Doors

## Un centro en Nigeria trabaja para mejorar el acceso al transporte para sus estudiantes

Cuando los niños con necesidades especiales crecen y se vuelven más pesados, resulta más difícil transferirlos desde una silla de ruedas al asiento de un vehículo, lo que se puede convertir incluso en una barrera para que vayan a la escuela. La Fundación EquallyAble, en colaboración con AEI, proporcionó un pequeño donativo "Salvando la Brecha" a la escuela Open Doors en Nigeria para resolver este problema (también vea la noticia en la página 3). El trabajo de este proyecto aún se encuentra en curso, pero el uso de un asiento deslizante para silla de ruedas que salve la brecha entre esta y el asiento del vehículo promete mejorar la seguridad. El asiento permanece fijo a la silla de ruedas mientras se desliza hacia el vehículo. Damos las gracias a EquallyAble por su donativo, así como al Dr. Umolu y otras personas que han impulsado este proyecto.

## Noticias y notas alrededor del mundo

**Innovaciones en el transporte en el Sur Global:** El Foro Internacional del Transporte presentó un estudio sobre prácticas innovadoras provenientes de países en desarrollo, abarcando desde el invento de los BRT incluyentes en Curitiba, Brasil, y los teleféricos accesibles en Medellín, Colombia, a los triciclos o mototaxis en Asia y África. El cambio está en el aire y moviéndose hacia el norte. Estos y otros esfuerzos son reseñados por las gacetas de AEI. Las recomendaciones del estudio se basan en reformar la regulación de forma "ligera", para permitir la experimentación. Conozca más en <https://www.itf-oecd.org/transport-innovations-global-south>. También puede ver las noticias sobre África a continuación.

**Liberia:** Los mototaxis son considerados un modo peligroso para todos los pasajeros. Pero un estudio presentado por la Universidad Swansea del Reino Unido indica que la dura realidad de la vida rural en el África subsahariana ilustra que las ventajas de este medio de transporte puede superar los riesgos, si los senderos rurales pueden ser mejorados a bajo costo para complementar o reemplazar caminos rurales convencionales. Para leer más, vaya a: <https://core.ac.uk/download/pdf/228201285.pdf>

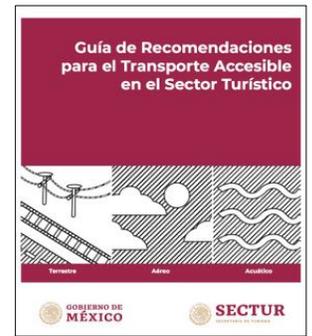
**Botswana:** Vaya a <https://www.amend.org> para un útil video sobre cómo hacer más seguro el viaje a la escuela para niños en países de bajos ingresos.



**Ruanda:** Once nuevos autobuses equipados con rampas se compraron a China y fueron puestos en servicio el pasado agosto, con diecinueve más en camino para Kigali, la capital de Ruanda (foto de Emmanuel Kwizera en The New Times, vía GAN).

**Nigeria:** Felicitamos a Christopher Chigboh, quien encabezó un viaje de estudio a San Francisco en 2013, ayudado por AEI, para ingenieros de transporte de Nigeria. Él espera poder fundear un Centro para Estudios del Transporte Urbano en la Universidad Estatal de Enugu.

**México:** El gobierno federal publicó recientemente una guía de 200 páginas titulada Guía de Recomendaciones para el Transporte Accesible en el Sector Turístico (portada a la derecha). La guía, preparada por Janett Jiménez Santos, relaciona diversos modos de transporte turísticos con normatividad mexicana e internacional para el transporte aéreo, terrestre y marítimo. Busque en google el título de la guía para descargarla.



**Uruguay:** Nuestro colega Eduardo Álvarez informa que Montevideo ha ordenado que todos los nuevos autobuses sean modelos de piso bajo equipados con rampas, con espacios designados a bordo equipados con cinturones de seguridad para sillas de ruedas.

**EUA:** Durante los pasados 45 años los EUA han ayudado a las agencias locales con donativos para comprar vehículos y servicios de transporte para personas mayores y personas con discapacidad. Para conocer más, vaya a "USA FTA Section 5310 grants" en un buscador web. Puede servir como un modelo probado que ha ayudado a millones de personas.

**España:** 144 de las 157 estaciones del Metro de Barcelona son accesibles y las restantes lo serán en 2024 (Reporte via GAN).

### Access Exchange International

San Francisco, California, USA  
[www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org) [tom@globalride-sf.org](mailto:tom@globalride-sf.org)  
1-415-661-6355



Una foto de una reunión reciente de nuestra Junta Directiva muestra (fila superior) Pete Meslin, invitado; Ike Nanji; Tom Rickert, Director Ejecutivo; Susan Rickert, voluntaria; Peter Straus; Susan Worts, Vicepresidenta; Richard Weiner, Presidente; Lucy Crain, Tesorera; y Janett Jiménez Santos, invitada. Sentados: Bruce Oka, Secretario, y Cheryl Damico.

AEI es una agencia sin fines de lucro, exenta de impuestos según el Artículo 501(c)(3) de la Internal Revenue Code de los EUA.