

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



por Tom Rickert
Director Ejecutivo
Access Exchange International

Traducido del inglés
por Andrés Balcázar de la Cruz
www.abc-discapacidad.com
México, DF

Esta guía es en seguimiento a
Movilidad para Todos: Transportación Accesible Alrededor del Mundo,
y es una modificación de la publicación en inglés
Making Access Happen: Promoting and Planning Transport for All

Contenido

	Página
Introducción	3
¿Quién se beneficia del Transporte Accesible?	4
Promoviendo el Transporte Accesible	5
Promoción eficaz: ¿Cuándo?	6
Promoción eficaz: ¿Quién?	7
Promoción eficaz: ¿Cómo?	9
Planeación del Transporte Accesible	19
Promoción eficaz: ¿Quién?	20
Promoción eficaz: ¿Cómo?	22
Para más información	30

Introducción

El propósito de esta guía es ayudar a las personas y agencias a trabajar juntos para diseñar un transporte público que sea usable por personas con discapacidad.

El término “Pasajeros con Discapacidad” incluye a personas con problemas de movilidad (como a aquellos que usan silla de ruedas, muletas, bastones y andaderas) o aquellos con una discapacidad invisible como artritis. Otros pasajeros con discapacidad pueden tener limitaciones sensoriales (como personas ciegas o con debilidad visual; o personas sordas, o con problemas auditivos), o personas con una limitación cognoscitiva.

El término “Transporte Público” incluye el transporte por autobuses, vanes, trenes, taxis o vehículos más pequeños usados en áreas rurales o urbanas, o entre ciudades y países. Tal transporte es “inclusivo” cuando es diseñado y operado de forma que personas de diferentes edades, género, tamaño y habilidad pueden usar el sistema. (Nota: “transporte” y “transportación” son términos usados indistintamente en esta guía.)

Las personas y las agencias deben trabajar en conjunto para crear transportación inclusiva. Estos diferentes actores son los que promueven y planean el acceso al transporte. Son los que consiguen el acceso. Dichas personas o agencias incluyen a los que tienen discapacidad, a todos los otros pasajeros que se benefician del diseño universal, compañías de transporte y agencias de transporte de todo tipo; conductores y cobradores de autobuses y camionetas; personal de trenes, y funcionarios públicos de los ministerios de transporte, planeación u obras públicas. También hay muchas otras personas y agencias involucradas que necesitan hacer acciones para que el transporte público sea utilizable por todos.

Creemos que el contenido de esta guía beneficiará a todos esos actores. Los activistas necesitan aprender más sobre el proceso de planeación y los planificadores y funcionarios de transporte necesitan aprender más sobre cómo pueden sumarse a la promoción del transporte para todos.

Los países varían considerablemente en términos de riqueza, geografía, clima, sistemas de caminos, y tamaños y tipos de vehículos de transporte. Las estructuras de los sistemas de transporte público y sus regulaciones difieren de país a país, causando una gran variación en la movilidad, confort y seguridad. Si bien una guía como ésta puede proporcionar una valiosa *introducción*, cada país presenta una situación diferente. Si algunas partes de esta guía no aplican para su situación particular, esperamos que otras partes sí.

Esta guía presenta muchas ideas para promover y planificar transporte accesible. Recuerde sin embargo, que los diferentes actores tienen distintas tareas. No se pretende que las ideas de esta guía sean llevadas a cabo al mismo tiempo, ni por las mismas personas. Se requiere un trabajo de equipo. Los ciudadanos, planificadores y administradores del transporte deben trabajar juntos. Es importante no desalentarse por los diferentes pasos de la promoción y planificación del transporte para todos, más bien hay que avanzar un paso a la vez.

Este documento es simplemente una introducción. Para más información sobre cada tema vaya a los sitios de Internet notados en la página 30. Estos sitios lo guiará a recursos más detallados para ayudarlo a “conseguir el acceso” en su país.

¿Quién se beneficia del transporte accesible?

En años recientes ha habido un interés creciente en todo el mundo por el transporte accesible. Hay muchas razones para esta tendencia global, pero quizá la más importante es que los varios elementos de diseño y procedimientos de operación que benefician a las personas con discapacidad también benefician a todos los demás.

- Cuando se crean carriles separados para peatones, ciclistas y vehículos motorizados, cada modo es más seguro de usar. Esto beneficia a todos, pero especialmente a los peatones con discapacidad.
- Cuando un operador de camioneta o un taxi hace alto total y espera que un pasajero con bastón aborde y encuentre asiento, el conductor hace posible que esa persona pueda viajar. Pero todos los demás pasajeros también se benefician de un trato seguro y cortés por parte de los conductores.
- Cuando un conductor de autobús anuncia las paradas más importantes a los pasajeros, beneficia especialmente a una persona ciega, pero todos reciben información importante.
- Cuando un usuario de silla de ruedas aborda un autobús al nivel de una plataforma, le es posible viajar, porque no tiene que librar escalones. Pero todos los pasajeros abordan más rápido al no tener tampoco que subir escalones.
- El pintar los pasamanos de amarillo brillante en un autobús o tren beneficia de forma especial a los pasajeros con debilidad visual, pero también a los pasajeros que quieren encontrar rápidamente la forma de asirse al entrar.
- Señales bien colocadas pueden ser de especial ayuda para dirigir a una persona sorda a un autobús o tren en una terminal de transporte, pero esas señales pueden ser importantes para turistas o para cualquiera que no esté familiarizado con esa terminal.

En otras palabras, todos se benefician. Algunas veces, el beneficio viene de un *procedimiento operativo*: detener completamente un autobús en una parada o anunciar las paradas importantes. Otras, el beneficio viene de una *característica de diseño inclusivo*: pintar los pasamanos en colores brillantes contrastantes, proporcionar un acceso a nivel a los autobuses o instalar buenas señales con letreros grandes en lugares convenientes.

Promoviendo el transporte accesible

El transporte accesible es más que el hecho de hacer algunos cambios en el diseño de los vehículos de transporte. **Para ser realmente accesible, el transporte público debe ser también seguro, confiable y económico para aquellos que lo necesitan usar.** Así mismo, la accesibilidad física, la seguridad, confiabilidad y economía dependen de otros factores. Por ejemplo, dependen de decisiones políticas locales, como las que favorecen el transporte público sobre los autos particulares, o las que determinan los niveles de servicio y tarifas de los autobuses. El ambiente físico es otro factor, incluyendo aspectos como densidad del tráfico, congestión y geografía. Y la administración de las agencias de transporte influye en muchos aspectos ya que determina el diseño y calidad del servicio y proporciona (o no) un buen liderazgo y capacitación a sus empleados.

Todos estos factores proporcionan el contexto en el que se deben proveer un diseño inclusivo con características de accesibilidad. “Movilidad para todos” es entonces un concepto que capta la imaginación del público, al tiempo que los gobiernos y operadores de transporte se esfuerzan por mejorar la transportación para todos los ciudadanos, no sólo para aquellos con discapacidad.

Por ejemplo, el cómo está *operado* un sistema de transporte es igual de importante a cómo están *diseñados* los vehículos. Para poder aprovechar las ventajas de las características de accesibilidad, como pisos bajos o pasamanos pintados en colores contrastantes brillantes, es necesario que los autobuses sean manejados con precaución y que hagan alto total en las paradas mientras los pasajeros abordan o se bajan. ¡Las características de accesibilidad no serán de mucha ayuda si los pasajeros tienen que saltar a un vehículo en movimiento o cruzar carriles con vehículos moviéndose! Los autobuses que se conducen con precaución no son sólo más accesibles, también conllevan a menores accidentes y heridas y reducen significativamente el número de personas que adquieren una discapacidad debido a accidentes de tráfico.

El transporte público seguro, confiable y económico incrementa el acceso para la mayoría de las personas con discapacidad y lo facilita para mujeres, niños y personas mayores. Por esta razón, las organizaciones no gubernamentales (ONG) de y para personas con discapacidad necesitan trabajar con otros actores, incluso con ONG que atienden a personas en situación de pobreza, mujeres, o niños que necesitan transportarse a la escuela. También necesitan trabajar con activistas del transporte no motorizado (como la caminata o la bicicleta) para obtener caminos seguros y accesibles desde casa a la parada de transporte.

Y las ONG de y para personas con discapacidad necesitan trabajar con activistas del “transporte sustentable,” quienes enfatizan el transporte público por sobre la construcción de carreteras para personas adineradas con autos privados. De hecho, en algunos países los sistemas de transporte público se están reduciendo en tamaño ya que los recursos son destinados a la construcción de carreteras. El transporte privado puede promoverse y congestionarse aún mas (junto con las demás formas de transporte), mientras que las personas pobres – incluyendo personas con discapacidad - son forzadas a moverse más y más lejos de los centros de la ciudades y viajar mayores distancias a su trabajo.

Promoción Eficaz

¿Cuándo?

Si bien, siempre es buen tiempo para promover el acceso para todos, algunas ocasiones son especialmente apropiadas para considerar el diseño inclusivo en los sistemas de transporte público o en las rutas peatonales accesibles (aceras, rampas en esquinas, etc.) He aquí una lista parcial:

Al aprobarse leyes o reglamentos a nivel nacional, estatal/provincial o municipal, que requieran o al menos promuevan la inclusión de personas con discapacidad como pasajeros de sistemas de transporte público.

Cuando se necesite aumentar la reglamentación del transporte. En muchos países, una falta de reglamentos significa que los conductores de autobuses que reciben su pago directamente de las tarifas de los pasajeros tienen un incentivo para operar los vehículos de forma insegura. Atender la necesidad de seguridad de los pasajeros con discapacidad proporciona una oportunidad de atender el tema mayor de mejores reglas de transporte para todos los pasajeros.

Cuando se propone la construcción de nuevas instalaciones. Las políticas de planeación para cualquier plan o proyecto deben preguntar: ¿Incorpora aceras u otro tipo de caminos peatonales adecuados, seguros y accesibles? ¿Hace que el transporte público sea una alternativa deseable al auto privado? ¿Promueve el uso de modos de transporte no motorizados, como el caminar o la bicicleta? ¿Las instalaciones propuestas serán accesibles?

Entre tales proyectos se incluyen:

- a) *Proyectos gubernamentales* como trenes, calles o carreteras que deben incluir caminos peatonales, paradas de transporte o terminales accesibles. Construcción nueva o reconstrucción de aceras y cruces peatonales, o la reconstrucción de las calles urbanas para reducir la velocidad de vehículos, proporcionan otros ejemplos.
- b) *La construcción comercial*, como nuevas tiendas o desarrollos habitacionales. Los clientes ancianos o con discapacidad probablemente no puedan comprar, a menos que las instalaciones sean accesibles.
- c) *Proyectos financiados por los principales bancos de desarrollo o agencias internacionales*, como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, o el Banco Asiático de Desarrollo. Esto incluye varios proyectos de infraestructura y sistemas de transporte.

La Convención de las Naciones Unidas Sobre los Derechos de Personas con Discapacidad requiere de las naciones que la han ratificado que implementen el Artículo 9 de la Convención, que dice que los países (estados parte) “adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico (y) el transporte”

Cuando es tiempo de reemplazar o expandir flotas de autobuses, trenes, taxis, colectivos, camionetas, moto-taxis u otros vehículos. Las propuestas para nuevos vehículos pueden deberse a vehículos viejos, la necesidad de reducir la contaminación y congestión o la necesidad de mejorar el transporte público y reducir la dependencia de los automóviles.

Cuando los sistemas de transporte identifican la necesidad de una mayor eficiencia, por ejemplo, reduciendo el tiempo que toma a los pasajeros para abordar, adquiriendo autobuses de piso bajo sin escalones.

Cuando los gobiernos toman la decisión de incrementar el turismo, permitiendo que más adultos mayores o personas con discapacidad visiten un país y sus atracciones turísticas. Un caso especial es el de las sedes para los Juegos Olímpicos y Paralímpicos o la Copa Mundial de Fútbol, que deben ser accesibles para los participantes y espectadores.

Cuando se redactan o revisan reglamentos de construcción. Éstas son ocasiones ideales para incluir elementos de accesibilidad en la infraestructura peatonal, ya que cuesta muy poco hacer accesibles las nuevas construcciones.

Cuando el gobierno o las agencias privadas de servicio social necesitan reducir el costo de llevar servicios a las personas que no pueden dejar sus hogares, o reducir los costos de mantener personas con discapacidad en instituciones, cuando pueden de hecho tener un empleo productivo si tienen acceso al transporte.

Promoción Eficaz

¿Quién?

La promoción eficaz se expande para abarcar a diferentes actores.

El activismo debe unir a las personas con diferentes discapacidades. Por ejemplo, las personas semiambulatorias necesitan trabajar junto con los usuarios de silla de ruedas, personas ciegas, personas sordas y con otras que tengan discapacidades cognitivas u ocultas. Al hacer un trabajo transversal entre discapacidades, las ONG pueden tener un activismo más eficaz. El activismo transversal ayuda a que los funcionarios de transporte entiendan las diferentes necesidades de sus pasajeros con discapacidad, sin tener mensajes cruzados que puedan confundir a los planificadores dando como resultado que no se haga nada.

No es infrecuente que diferentes ONG en un país dado tengan metas similares con métodos diferentes para conseguirlas. Tales diferencias deben respetarse mientras todos los involucrados busquen mejoras claramente definidas y mensurables, en este caso en el acceso al transporte.

Y el activismo necesita unir también a las personas con discapacidad con otros actores importantes. Estos actores pueden incluir *personas mayores* así como *madres con niños*, que no se consideran en sí mismas personas con discapacidad, pero que no pueden usar el transporte sin muchas de las mismas características operativas y de diseño que lo hacen accesible a los pasajeros con discapacidad. *Activistas de la salud pública y agencias de rehabilitación* deben ser también aliados naturales.

Las ONG preocupadas por la equidad social y los derechos civiles pueden querer también formar un frente común al buscar transporte público seguro y accesible para todos los pasajeros. Las agencias de discapacidad pueden trabajar con éstas otras agencias para atacar la pobreza en los países con menos recursos. Se ha documentado que las barreras para transportarse que enfrentan las personas con discapacidad son una importante causa de pobreza y ésta es una gran razón de por qué la discapacidad y la pobreza están tan estrechamente relacionadas en todo el mundo.

Un ejemplo desde Buenos Aires: Los activistas con discapacidad trabajaron con gente pobre para promover sistemas de viaje más humanos, que se enfoquen en el congestionamiento que hace al transporte público menos accesible para la mayoría de los potenciales pasajeros.

Los temas de la equidad social son frecuentemente de gran importancia para las *organizaciones religiosas*, que también tiene una participación en lo referente al acceso de las personas con discapacidad, mujeres, niños y los pobres, a las casas de oración y a las actividades de las diferentes religiones en cada país.

Un ejemplo desde Sierra Leona: Sara Barreri pertenece a una iglesia Metodista que carecía de una rampa para permitirle entrar en su silla de ruedas. Negoció con las autoridades de la iglesia por fondos para materiales de construcción y luego los miembros de la iglesia construyeron la rampa con su trabajo voluntario. Gracias a su determinación, otras personas con discapacidad pueden ahora unírsele y entrar a esta casa de oración.

Agencias que dan servicio a turistas – muchos de los cuales pueden ser personas mayores – pueden ser también aliados de las ONG de discapacidad.

Otros actores incluyen a *los activistas del transporte sustentable* que buscan mayor calidad en el transporte público y en ciclistas y senderos peatonales seguros. Estos activistas de ciudades habitables alientan métodos para “calmar el tráfico” para proveer ambientes más seguros y humanos. También promueven el transporte público como una alternativa a la congestión y contaminación causada por la excesiva dependencia en el automóvil privado. Estos activistas han animado exitosamente al Banco Mundial a dar más énfasis en los caminos peatonales bien planeados. Las personas con discapacidad se beneficiarán de éstas políticas.

Un ejemplo desde el estado de Colorado en los EUA. Hace años, cuando activistas con discapacidad de la Colorado Mobility Coalition (CMC) unieron fuerzas con otros activistas, la legislatura del estado aprobó por primera vez fondos estatales para el transporte público. Antes, los fondos estatales solamente eran usados para caminos y puentes. El CMC trabajó con activistas ambientales, la comunidad de negocios, agencias de salud pública, agencias de transporte y otros grupos interesados. Fuente: Margi Ness.

Finalmente, los activistas con discapacidad deben estar en la búsqueda de *organizaciones vecinales de reciente creación*, usualmente formadas en respuesta a los muchos problemas críticos que afectan a la gente pobre y a otras comunidades que pueden estar cada vez en mayor riesgo en sociedades que viven rápidos cambios sociales y económicos. Las

personas deben trabajar juntas para abordar preocupaciones comunes. En todo el mundo, el transporte es una de esas preocupaciones.

Promoción Eficaz

¿Cómo?

Los métodos eficaces de promoción varían para los diferentes actores y pueden variar un poco de una cultura a otra. Empecemos con el activismo por organizaciones de y para personas con discapacidad y luego seguiremos con las acciones que pueden ser tomadas por otros interesados.

Activismo desde la base, por ONG relacionadas con la discapacidad

En muchos casos, un componente vital de la promoción eficaz es el activismo desde la base de las ONG y grupos similares que representan a personas con discapacidad y sus amigos. Tales agencias pueden ser organizaciones no gubernamentales formales (legalizadas o reconocidas bajo varias leyes, por ejemplo) o pueden ser grupos de activistas menos formales, quizá creados para el propósito específico de promover transporte accesible en general o buscar elementos accesibles para un proyecto específico de transporte.

Presentamos algunos métodos que han funcionado alrededor del mundo para las ONG y otras organizaciones comunitarias que desean promover el acceso al transporte.

- 1) **Haga una lista de los diferentes individuos y agencias que pueden apoyar la causa del transporte público inclusivo.** Esto puede ser en forma de una base de datos electrónica o ficheros. Identifique a la agencia, la persona, e información de contacto de estos aliados potenciales. Al hacer la lista considere el tamaño de la agencia, así como su habilidad para llegar a un gran número de personas. También considere sus éxitos anteriores al luchar a favor de sus miembros. Un consejo: busque palabras claves en buscadores como “Google” cuando busque aliados potenciales, por ejemplo “agencias de salud” o “grupos de adultos mayores.”
- 2) **Planee realizar reuniones.** Tenga siempre una agenda y concéntrese en los temas importantes. Empiece la reunión a tiempo. Nunca se extienda a más de dos horas, más corta, de ser posible. Hagan breves y claras las memorias con los resultados de las reuniones. Dé a las personas tareas que realizar. Tenga un tema que requiera creatividad o diversión. Haga tiempo para interacción social al final de la reunión. Evite la burocracia.
- 3) **Desarrolle una estrategia clara.** Busque metas mensurables de corto y largo plazo. Mientras que las metas a largo plazo se enfocan en mejoras al sistema completo de caminos peatonales y el transporte público, una estrategia a corto plazo se puede enfocar en mejoras pequeñas pero altamente visibles que proporcionen buena publicidad a todos los actores involucrados y alienten a los funcionarios a hacer más. Mientras más situaciones “ganar-ganar” resulten de sus tácticas donde todos estén a gusto con los resultados, más fácil será modificar sus tácticas para lograr éxitos mayores.
- 4) **Use a los medios,** como periódicos, radio, estaciones de TV, correo electrónico, y medios sociales como Facebook y Twitter para explicar porqué se necesita el acceso al transporte. La mayoría de la cobertura de los medios ocurre cuando se realiza un evento o se anuncian planes. Los eventos pueden incluir la formación de su grupo, la presentación

de una encuesta o reporte a un funcionario gubernamental, o una demostración en un sitio de transporte inaccesible. De ser posible, desarrolle contactos personales con reporteros interesados de periódicos, radio o televisión. Adicionalmente, escribir cartas a los editores puede ayudar a influenciar la opinión pública.

Desde Tailandia: Una campaña por correo electrónico que tenía como objetivo a los medios y funcionarios gubernamentales jugó un papel importante en una decisión de las autoridades de Bangkok para hacer accesibles algunos de sus estaciones del Skytrain.

- 5) **Considere la toma de fotografías** de problemas, mostrando a un usuario luchando por salvar una barrera en un transporte. Una vez que tenga algunas buenas fotografías de una barrera la gente dirá “¡Oh, ya veo, es ridículo tener esa barrera!” Por ejemplo, en el periódico “The Japan Times” se emplearon con eficacia dibujos de personas con discapacidad que no pueden subir escalones o cruzar otras barreras.
- 6) **Construya una campaña popular**, creando alianzas entre personas con diferentes tipos de discapacidad y entre organizaciones de personas con discapacidad y otros actores involucrados. Un activista con discapacidad en Malasia dijo: “Debemos alinear nuestros problemas con las preocupaciones de la tendencia prevaleciente. Es como subir a este gran barco y ayudar a dirigirlo al curso correcto.”
- 7) **Haga su propia investigación** para que pueda apoyar sus argumentos con hechos sólidos. Si el tiempo lo permite, aprenda sobre el diseño de transporte público local. Si hay una línea de subterráneo (metro) o tren, ¿Es de propiedad pública o privada? ¿Hay planes para construir nuevas estaciones? ¿Quién regula el sistema? ¿A quién reportan los reguladores? Si reportan a un funcionario electo, ¿cuándo es la siguiente elección? Si en su ciudad dan servicio vehículos pequeños (vans, micros, taxis colectivos, moto-taxis, etc.), ¿Cuántos vehículos hay? ¿Quiénes son los propietarios? ¿Hay muchos conducidos por los dueños? ¿Existen asociaciones de los propietarios o los conductores? ¿Qué incentivos positivos o negativos tienen los conductores para manejar con precaución? ¿Existen planes para reemplazar los vehículos? Si es así, ¿se ha considerado hacer esos vehículos más accesibles?

Averigüe la estructura financiera del transporte público en su país, región o comunidad, tanto como sea posible. ¿Existen presupuestos formales para el transporte proporcionados por los sectores público o privado? ¿Quién toma las decisiones sobre el presupuesto de transporte? ¿Quién toma las decisiones de presupuesto para calles, aceras y accesos peatonales? ¿Cuándo empieza el año fiscal? ¿Cuál es el proceso para hacer el presupuesto anual y cuáles son las fechas clave para las decisiones del presupuesto? Puede ser beneficioso ligar su promoción de transporte accesible con las fechas para la aprobación del presupuesto anual para la operación o mejora de dicho transporte.

- 8) **Conozca a las personas clave.** Haga contactos personales con funcionarios gubernamentales, como funcionarios de elección popular, planificadores y funcionarios de transporte. Trate de entender sus puntos de vista y también la estructura de las agencias gubernamentales con las que usted está trabajando. Averigüe quién está de su lado y quién se puede oponer. Trate de encontrar un “campeón” para su causa, en el gobierno, los medios o una universidad.

9) Considere sesiones de sensibilización para funcionarios y planificadores de transporte que quieran experimentar de primera mano los obstáculos que enfrentan los pasajeros con discapacidad, quizá visitando una terminal en silla de ruedas o vendándoles los ojos para experimentar los problemas que encaran los pasajeros ciegos. La sensibilización puede convertir en aliados a algunos funcionarios. Siempre permita que los funcionarios y el personal de transporte aprueben el tiempo y lugar para dicha sensibilización. (Vaya a <http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1> para descargar la publicación *Herramientas de Capacitación para el Acceso al Transporte Público* y a Sección 5 de este documento sobre “Cómo preparar un evento de sensibilización sobre discapacidad para conductores y personal del transporte.”)

10) Dé crédito a los funcionarios cuando tomen acciones positivas. Cuando se tome una decisión a favor del transporte accesible publicítela rápidamente felicitando a las autoridades.¹

Adicionalmente, los activistas con discapacidad y sus organizaciones tienen muchos métodos para luchar por el acceso para todos. He aquí algunos:

1) Imprima y distribuya copias de cualquier legislación o normativa u otro material existente, que solicite el acceso al transporte o a los caminos peatonales. Tal legislación debe estar adecuadamente distribuida, idealmente en una forma que se entienda fácilmente y en formatos alternativos.

Un ejemplo desde Costa Rica: El Consejo Nacional para la Rehabilitación y Educación Especial y la Oficina del Presidente, con asistencia de la Agencia Española para la Cooperación Internacional, distribuyeron 5,000 copias de la Ley Nacional 7600 de Costa Rica, que requiere el acceso al transporte y otros sectores. Una publicación subsiguiente proporcionaba comentarios adicionales a esta ley.

2) Realice grupos focales (grupos de discusión) por edad y discapacidad, por ejemplo de adultos mayores, personas ciegas y débiles visuales, personas sordas y personas con problemas de movilidad. Aún cuando el activismo se debe enfocar en las necesidades de todos los grupos, una parte del activismo transversal consiste en asegurarse que las necesidades de las personas con diferentes tipos de discapacidad sean completamente conocidas. Y al satisfacer las necesidades de pasajeros con un espectro de discapacidades, los planificadores de transportes terminarán creando sistemas que sean útiles para pasajeros sin discapacidad que usualmente encuentran obstáculos por cargar paquetes o niños, lo que los hace tener problemas de movilidad. Así, el “diseño accesible” para los pasajeros con discapacidad alienta el “diseño universal” para todos los pasajeros.

Un grupo focal (grupo de discusión) es un proceso estructurado en el cual personas con discapacidad, con experiencia usando el transporte público, proporcionan una descripción detallada de barreras de viaje que enfrentan personalmente durante una “cadena de viaje” completa, desde su casa a la parada de transporte, hasta su destino. El resultado de estos grupos focales puede ser enviado al gobierno y agencias de transporte como una valiosa contribución para cuando hagan planes para mejorar sus servicios. Si hay una campaña

¹ Varios de los métodos en estas páginas provienen de la guía de SUSTRAN “Taking Steps, a Community Action Guide for Transport Advocates”, páginas 78-80

pública en marcha, los resultados de los grupos focales pueden ser de interés para los medios. Los grupos focales son ampliamente usados en todo el mundo. Ayudan a los negocios a saber lo que realmente quieren sus clientes, y los pasajeros con discapacidad deben ser considerados clientes de las agencias de transporte.

Desde Malasia: Una ONG en Kuala Lumpur realizó grupos focales separados con personas mayores, madres con niños, personas ciegas y personas con problemas de movilidad, como preparación para un taller sobre transporte accesible.

- 3) Publique un directorio de instalaciones o transportes accesibles** para alentar a aquellos que están comprometidos con la movilidad para todos. Es de gran ayuda homenajear a los establecimientos que ponen el ejemplo al crear instalaciones accesibles. Por ejemplo, se puede publicar una guía a edificios, tiendas, restaurantes, teatros, casas de oración y otras facilidades públicas accesibles para remarcar las buenas prácticas y alentar al público a apoyarlas.

Ejemplos desde Latinoamérica: En la ciudad de México, Libre Acceso publicó una guía sobre restaurantes y otras instalaciones accesibles. CONADIS y otros organismos en Lima, Perú, publicaron una guía de acceso a teatros. El Centro de Vida Independiente de Rio de Janeiro publicó una guía sobre transporte e instalaciones accesibles en el centro de Rio. Algunas veces estas guías son publicaciones conjuntas con una agencia gubernamental bajo la dirección de una ONG con experiencia.

- 4) Realice una “auditoria de accesibilidad” de instalaciones de transporte.** Ésta es una evaluación técnica para revelar con precisión el alcance de lo que necesita hacerse. Una auditoria en accesibilidad contesta preguntas como “¿Hay una ruta de viaje accesible desde afuera de la estación a la plataforma donde los trenes paran?” Los resultados pueden ser enviados tanto a los medios como a la agencia de transporte.

Un ejemplo desde India: Miembros de la Sociedad para la Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad en Hyderabad, realizaron un detallado Reporte de Accesibilidad en dieciséis estaciones de trenes existentes dentro de un sistema de transporte suburbano en el área metropolitana de Hyderabad. La auditoria incluyó acceso a estacionamientos, entradas a las estaciones, acceso a la plataforma, sanitarios, teléfonos públicos, ventanillas de boletos, bebederos, instalaciones de comida e información pública. Cada estación fue evaluada por separado.

Las auditorias de accesibilidad también pueden realizarse para mejorar otra infraestructura peatonal existente como calles, aceras o caminos. Tales auditorías pueden ser usadas como parte de un proceso de planeación formal para identificar barreras y deficiencias. Las auditorias pueden ser de políticas, normatividad, o escalas de precios, así como de vehículos o infraestructura.

Se necesitan pautas para las auditorias de accesibilidad, para asegurar que se realicen de una forma similar y con conocimiento, con base en criterios, normas o guías *objetivas y mensurables*. Muchos países han publicado pautas para ayudar a determinar el nivel en que las instalaciones son accesibles.

Caso de Estudio # 1

Malasia: Las ONG sobre discapacidad buscan a otros interesados en Penang

La Sociedad de Personas con Discapacidad de Penang (SPDP), es una ONG de personas con discapacidad formada en 1988 con 250 miembros, principalmente de bajos ingresos, de los principales grupos étnicos. La SPDP reconoce al transporte como una preocupación clave de las personas con discapacidad y ha buscado la accesibilidad al mismo desde su creación. La respuesta de las autoridades gubernamentales ha sido lenta y por lo tanto la SPDP siente una fuerte necesidad de ayuda adicional para solicitar transporte accesible.

El activismo de SPDP ha sido variado y con un cierto éxito. En 1998 la SPDP y líderes con discapacidad motriz trabajaron con representantes de personas ciegas, personas sordas y otras ONG para presentar sus necesidades al Consejo Municipal de la Isla de Penang. Si bien una sección de camino fue mejorada inmediatamente, otras acciones de seguimiento no ocurrieron. Mientras tanto, el activismo de SPDP continuó mediante declaraciones publicadas por medios de Penang que los apoyaban.

SPDP fortaleció sus esfuerzos trabajando con otros grupos locales de activistas del transporte. Se unió a STEP "Sustainable Transport Environment Penang," trabajando con peatones, usuarios del transporte público, ciclistas y residentes locales para buscar mejoras en seguridad y accesibilidad a caminos peatonales. Fueron más allá de los problemas de transporte de las personas con discapacidad y aprendieron sobre los problemas de otros grupos. A cambio, las ONG que luchaban por los derechos de peatones y ciclistas empezaron a apoyar las preocupaciones de movilidad de las personas con discapacidad.

La SPDP organizó un taller presentando a un experto británico en el campo de la accesibilidad. La reunión, que contó con buena concurrencia, incluyó a altos oficiales de organismos gubernamentales, entre ellos, del hospital general, agentes de tránsito, el Consejo Municipal de la Isla de Penang, arquitectos, urbanistas y otros grupos de personas con discapacidad. Una detallada cobertura de la prensa local proporcionó a los residentes de Penang información sin precedente sobre los problemas del transporte accesible. SPDP también publicó un libro sobre ambientes accesibles y tradujo la guía de AEI, *Movilidad para Todos*, al chino.

La SPDP ha incrementado la conciencia del problema del acceso. Ellos sienten que la situación ha madurado para reenfocar su activismo hacia el gobierno nacional, dado que el transporte es un tema centralizado en Malasia. Los líderes de la SPDP señalan que se tienen programas para educar, capacitar y emplear personas con discapacidad y que existen las leyes para asegurar que los edificios sean accesibles. Sin embargo, también sienten que el acceso al transporte es la pieza faltante en la búsqueda de las personas con discapacidad por una vida independiente.

Basado en material preparado por Kuan Aw Tan, de la SPDP para AEI, preparado para un reporte del Banco Mundial.

Nota: Durante los años después de este Caso de Estudio, el interés público en transporte público accesible ha continuado incrementando.

Caso de Estudio # 2

Japón: Luchando por un transporte libre de barreras para todos

El activismo toma muchas formas en Japón: demostraciones públicas, diplomacia política apurando a los gobiernos nacionales y locales a aprobar legislación libre de barreras, esfuerzos de relaciones públicas para educar, cooperación internacional con agencias de las Naciones Unidas como el ESCAP, grupos de base de ONGs nacionales y locales, además de movimientos más amplios como el de la Organización Mundial de Personas con Discapacidad (OMPD) y los Centros de Vida Independiente (CVI). En Japón los activistas de la movilidad han unido fuerzas con socios afines a la discapacidad: adultos mayores, víctimas de accidentes, mujeres embarazadas llevando carreolas, ciclistas, fabricantes, políticos y profesionales.

“Libre de Barreras” se ha convertido en un concepto importante en Japón. Un ejemplo de información es un sitio de Internet: “Accessible Japan – A Travel Guide for Wheelchair Users (Japón Accesible – Una Guía de Viaje para Usuarios de Silla de Ruedas.) El sitio se encuentra en <http://www.tesco-premium.co.jp/aj/index.htm> y contiene información de viaje útil para usuarios de silla de ruedas en Japón. Es la primera en Japón, en la categoría de turismo y viaje, en ofrecer información tanto en inglés como en japonés de accesibilidad a sitios de interés, hospedaje y transporte.

Otro fuerte grupo activista en Japón está liderado por la Human Care Association, el pionero de Tokio de los Centros de Vida Independiente para personas con discapacidad en el país. Uno de los líderes japoneses más influyentes es Shoji Nakanishi, Director de Human Care, que empezó su trabajo especial hace más de 20 años al crear servicios para personas con discapacidad, por personas con discapacidad. Nakanishi usa una silla de ruedas debido a un accidente cuando era estudiante universitario. Sus esfuerzos se han visto recompensados con más de 104 centros proliferando por todo Japón. Nakanishi dice “todos los dolorosos esfuerzos, todos los problemas imposibles de resolver, la falta de dinero, se han convertido en éxito y el gran premio ha merecido todo el dolor.” Nakanishi, uno de los creadores de las demostraciones públicas de la OMPD sobre el acceso al transporte, se enfoca ahora en el área internacional, mediante la cooperación con el ESCAP de las Naciones Unidas y organizaciones sobre discapacidad de otros países asiáticos.

Las comunidades con discapacidad marcan la pauta promoviendo activamente las reformas en el acceso a los trenes, autobuses, barcos, aviones, aceras, tiendas, oficinas gubernamentales, hoteles, centros comerciales y templos. Al frente de este amplio movimiento se encuentra la organización de DPI-Japón, encabezada por Ryo Misawa, Secretario General. Misawa aconseja, “esto no sucedió de la noche a la mañana, empezamos nuestros esfuerzos en esta dirección desde hace 20 años. . . .La demostración de Libre de Barreras de este año es nuestra 14ª demostración anual y cada vez nos hacemos más fuertes.” Básicamente es una demostración que consiste en una concentración de un día en un punto inaccesible del sistema de transporte de Tokio. Los participantes incluyen a cientos de activistas con discapacidad en silla de ruedas, andaderas y personas que caminan, acompañados por la familia, amigos e incluso trabajadores gubernamentales y políticos. El evento se realiza por lo regular en el Día de la Discapacidad en noviembre de cada año. Esfuerzos como éste han promovido la aprobación de la ley integral sobre transporte accesible de Japón en el año 2000.

-- Preparado para AEI por Marcia Masae Kashiwagi y Walter Spillum en Japón, openword@sepia.ocn.ne.jp

5) Publique una guía de accesibilidad con normas y pautas que describan los recientes estándares internacionales para acceso a calles, edificios y vehículos.

Esto está sucediendo en todo el mundo. Tales publicaciones pueden convertirse en un factor importante para determinar normas más formales dentro de un país. Están disponibles en versiones impresas y electrónicas.

Desde Latinoamérica: CONADIS (Ecuador), ha publicado normas de accesibilidad. APRODDIS, en Perú, publicó una guía de accesibilidad. En México, a principios de 2007, el Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad publicó una norma nacional sobre accesibilidad de carácter voluntario y también el gobierno de la Ciudad de México ha publicado un manual oficial de accesibilidad con normas técnicas. Este tipo de normas se han convertido en legislación obligatoria que requiere transporte accesible en Argentina, Brasil, Costa Rica y otros países.

6) En muchos países los activistas con discapacidad han realizado demostraciones públicas, usualmente en instalaciones de transporte inaccesibles, para enfocar la atención del público y los medios en sus problemas. Las circunstancias difieren, pero tales demostraciones deben enfocarse en los problemas de las barreras al transporte y las soluciones deseables, y no en las personalidades de transporte u otros funcionarios con quienes se desea relaciones de mutua confianza.

7) Realice seminarios o conferencias nacionales, regionales o internacionales para promover el transporte accesible. Tales eventos juntan a diferentes actores para aprender sobre las mejores prácticas de todo el mundo, así como para planear proyectos a nivel local o nacional. Eventos de este tipo sirven a muchos propósitos. Al juntar a líderes con discapacidad con diferentes funcionarios gubernamentales la gente se conoce y entiende mejor la situación de cada uno. Tales reuniones proporcionan un cuerpo común de información técnica para todos, al introducir conceptos básicos de accesibilidad. Incluso si consultores externos hacen la presentación, es siempre una buena idea solicitar que funcionarios clave locales también participen con una ponencia en el taller. Ejemplos:

A nivel global, la serie de conferencias TRANSED presenta las últimas investigaciones sobre movilidad y transporte para personas mayores y personas con discapacidad. Vaya a www.transed2012.in para informes sobre la conferencia planeada en Nueva Delhi, India, en setiembre de 2012.

A nivel regional, la Comisión Económica y Social para Asia-Pacífico de la ONU ha patrocinado seminarios de capacitación en Bangkok, Tailandia y Shenzhen y Hong Kong en China, respecto al acceso al ambiente construido y transporte. El Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) ha patrocinado un seminario para profesionales de Latinoamérica. Y el Banco Interamericano de Desarrollo ha patrocinado un seminario sobre temas de accesibilidad en Latinoamérica, realizado en una reunión anual en Santiago de Chile. Más recientemente, La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) ha ayudado al patrocinar una serie de conferencias en la América Latina, como por ejemplo en Cartagena, Colombia, en 2011.

A nivel nacional, se han patrocinado talleres en toda Europa Occidental, Norteamérica, México, Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Perú, Uruguay, Sudáfrica, China, Malasia, Sri Lanka, Tailandia y muchos otros países.

A nivel municipal, talleres o reuniones similares se han realizado en todo el mundo.

8) Cuando sea posible, traduzca los materiales de otros países al lenguaje local. Por ejemplo, la guía de AEI que describe el transporte inclusivo, *Movilidad para Todos: Transportación Accesible Alrededor del Mundo*, ha sido traducida al español, portugués, japonés, vietnamita, indonesio, y chino.

De hecho, países de todo el mundo adaptan continuamente las mejores prácticas de otros países para su propio uso. Los autobuses de piso bajo fueron introducidos originalmente en Alemania y las rutas de servicio comunitario en Suecia. Los taxis con rampas fueron usados a gran escala por primera vez en el Reino Unido, mientras que Japón ha sido un líder en el acceso a caminos peatonales. Empezando con Brasil, Colombia y Ecuador, los países latinoamericanos han sido pioneros en la introducción de Sistemas Integrados de Transporte Masivo accesibles, un concepto que ahora se encuentra en países de todo el mundo.

La promoción por otros individuos interesados

La promoción del transporte inclusivo que proporciona acceso a todos los pasajeros no está limitada a las agencias y ONGs sobre discapacidad. Aquí hay acciones que deben ser emprendidas por otros actores. Éste es un modelo general y las acciones necesarias pueden variar de una situación a otra. Muchas de éstas acciones se tratan en la sección sobre Planeación, abajo.

Gobiernos nacionales

- a) Revisar normas existentes de diseño en países de todo el mundo para el acceso a edificios, infraestructura peatonal y a vehículos y paradas de transporte público. El Artículo 4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de Personas con Discapacidad requiere que los países deben “emprender o promover investigación y desarrollo de bienes, servicios, equipo y facilidades universalmente diseñados ... (y) *promover el diseño universal en el desarrollo de normas y manuales.*”
- b) Establecer un cuerpo de coordinación u otros mecanismos para asegurar que todos los interesados sean consultados al preparar la legislación.
- c) Emitir leyes y normatividad detallada que requiera el acceso para todos a los nuevos edificios e infraestructura, también de elementos de accesibilidad a todos los vehículos y sistemas nuevos de transporte, junto con la adopción en fases de elementos de accesibilidad de bajo costo para la infraestructura existente, vehículos y sistemas de transporte. Tal legislación debe prohibir la discriminación contra las personas con discapacidad en el diseño de los servicios, tarifas y procedimientos operativos. La legislación también debe solicitar la capacitación del personal para mejorar los servicios ofrecidos a todos los pasajeros, incluyendo los que tengan una discapacidad.

Gobiernos locales (estatales, provinciales o regionales, según sea el caso)

Realizar un proceso de planeación, dar prioridad a la remoción de barreras a la infraestructura y el transporte y establecer planes de implementación para programar sistemas de transporte que den servicio a todo tipo de pasajeros, incluyendo a los que tienen discapacidad. (Estos pasos no necesitan esperar a la aprobación de legislaciones nacionales, que de hecho pueden beneficiarse de la experiencia local.)

Ministerios de transporte y órganos reguladores

- a) Deben poner en ejecución las leyes y reglamentos locales y nacionales y participar en el proceso de planeación para implementar sistemas de transporte accesible.

- b) Los órganos reguladores deben negociar acuerdos con los operadores de transporte mediante incentivos para operar sus vehículos de forma accesible y mantener en buenas condiciones los elementos de accesibilidad.
- c) Los órganos reguladores deben monitorear el desempeño de los operadores para asegurar el cumplimiento de las disposiciones.

Otros departamentos locales (planeación, obras públicas, policía de tránsito, etc.)

- a) Deben coordinarse con los ministerios de transporte y órganos reguladores para asegurar que la infraestructura peatonal y las paradas accesibles se programen paso a paso en las rutas servidas por vehículos de transporte accesible, y que se hagan cumplir las leyes de tránsito. Por ejemplo, la policía de tránsito debe hacer cumplir las leyes que prohíben que los autos privados se estacionen en las paradas de autobuses.
- b) Si no existen departamentos del gobierno local, las agencias comunitarios y las ONG deben trabajar directamente con los operadores de transporte para exhortar el diseño y la operación inclusiva de sus vehículos.

Propietarios y operadores de los sistemas de transporte

- a) Deben trabajar con los órganos reguladores y gobiernos para asegurar que negocien acuerdos razonables que proporcionen accesibilidad y que sean justos para todos los involucrados.
- b) Deben capacitar a su personal, dar mantenimiento a su equipo y ofrecer sus servicios a los pasajeros con discapacidad, cumpliendo con sus acuerdos con las agencias regulatorias.
- c) Deben especificar elementos accesibles en los vehículos que se adquieran para sus flotillas y modificar los vehículos existentes con características de bajo costo (por ejemplo, letreros de destino con letras grandes, pasamanos en colores brillantes contrastantes.)

Conductores de autobús y cobradores, personal de andén

- a) Los conductores y sus organizaciones deben ser consultados y se deben establecer mecanismos para incorporar sus observaciones para mejorar el servicio.
- b) Deben desarrollarse incentivos a los conductores para un servicio cortés hacia los pasajeros con discapacidad.

Fabricantes y vendedores

- a) Los gobiernos deben solicitar a los fabricantes que incluyan características en sus vehículos que beneficien a los pasajeros con discapacidad.
- b) Los fabricantes deben tomar el liderazgo en buscar opiniones de grupos con discapacidad sobre cómo mejorar el acceso a sus productos con características que promuevan la accesibilidad y seguridad.

Institutos académicos y de investigación

- a) Deben realizar investigaciones que sean de interés a países en vías de desarrollo, incluyendo una especial atención a características de acceso para pasajeros con discapacidades sensoriales y cognoscitivas, así como pasajeros con discapacidad motriz.
- b) Deben capacitar a arquitectos e ingenieros, entre otros, para convertirlos en promotores del diseño universal, la infraestructura inclusiva y el transporte para todos.

Arquitectos

Deben tomar el liderazgo en la promoción del diseño incluyente de edificios y espacios públicos.

Desde Argentina: Silvia Coriat, una arquitecta de la Fundación Rumbos en Buenos Aires, es autora del libro *Lo urbano y lo Humano: Hábitat y Discapacidad*. Este es un recurso valioso para los lectores en español que buscan un entendimiento profundo del diseño universal para espacios públicos y el ambiente construido. La guía es un ejemplo del impacto positivo que los arquitectos han tenido en varios países.

Fuentes de Financiamiento

Los bancos de desarrollo como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo o el Banco de Desarrollo de Asia hacen préstamos o concesiones para proyectos relacionados con el transporte. Otros fondos provienen de agencias gubernamentales de ayuda, fundaciones, etc.

- a) Las fuentes de financiamiento deben tomar el liderazgo y solicitar que el financiamiento para proyectos de transporte incluyan características de accesibilidad para personas con discapacidad y que los servicios sean regulados para asegurarse que sean operados de forma accesible.
- b) Los proveedores de fondos deben revisar sus criterios para financiamiento y enfocar el apoyo en proyectos de investigación y demostración que desarrollen métodos de bajo costo para el transporte incluyente.
- c) El personal de infraestructura del transporte y el desarrollo social de las agencias de financiamiento necesitan trabajar juntos para que el tema de transporte incluyente no “se escurra” de entre sus áreas de experiencia.

El activismo debe resultar en compromisos como leyes locales y nacionales, reglamentos, normas, guías, políticas y criterios de financiamiento que establezcan las bases para planes concretos que conlleven el acceso. Pero éstos compromisos se quedan en papel a menos que generen mejoras reales al transporte público. Muchos países y agencias tienen políticas sobre transporte incluyente que se ven bien en papel, pero no resultan en mejoras reales a la movilidad.

Para hacer que suceda el acceso al transporte, la promoción del transporte incluyente debe transformarse en proceso de planeación. La próxima sección trata de éste proceso.

Planeación del Transporte Accesible

No importa qué tan rico o pobre sea un país, región o ciudad, sus ciudadanos pueden trabajar en conjunto para establecer metas razonables y planear para el futuro. Es posible establecer una ruta de acción de en donde estamos, a la meta de a donde queremos estar. Planear es una forma ordenada de llegar a éste objetivo. Al establecer objetivos específicos y realistas, puede alcanzarse la meta mediante un proceso paso a paso.

En muchos países, se ve a la planeación principalmente como una tarea de funcionarios gubernamentales y administradores de los sistemas de transporte. Pero la planeación también abarca trabajar en conjunto con muchos otros interesados, incluyendo representantes de los sectores público, privado y de la sociedad civil. Los actores exitosos de un proceso de planeación usualmente muestran estas características:

- Establecen metas de mutuo acuerdo
- Documentan las necesidades de pasajeros, incluyendo los que tienen discapacidad, y los recursos para satisfacer esas necesidades
- Involucran a diferentes interesados en el proceso de planeación (nadie quiere ser sorprendido o dejado fuera)
- Entienden los temas financieros
- Desarrollan planes de implementación detallados para lograr un progreso constante
- Monitorean y evalúan los resultados de cada paso
- Se mantienen en contacto con todos los involucrados
- Promueven activamente los nuevos servicios de transporte accesible entre los potenciales pasajeros con discapacidad

Adicionalmente, un proceso de planeación contendrá idealmente las siguientes características.

- Es un proceso continuo, en el cual todos aprenden al dar cada paso
- Es un proceso que busca transparencia e integridad. Las participantes saben lo que está pasando y aprenden a confiar entre sí (la corrupción de cualquier tipo es perjudicial en un proceso de planeación)
- Es un proceso que fomenta la responsabilidad, designando a personal y agencias tareas definidas para manejar la planeación, implementación, monitoreo y evaluación, y mejoras del servicio
- Es un proceso realista, abarcando toda la complejidad de la situación
- Es un proceso que aprende de otros, incluyendo la experiencia relevante en otras ciudades y países

Planeación Eficaz

¿Quién?

La planeación es una actividad en conjunto. Involucra a los principales interesados en un proyecto específico. En algunos casos, sólo unos pocos interesados pueden estar involucrados, como en el siguiente ejemplo.

Un ejemplo de pequeña escala: Si dos organizaciones de discapacidad y tres agencias de servicio social tienen cada una un solo vehículo y desean coordinar sus servicios, pueden decidir planear en conjunto el uso más eficiente de sus vehículos, para proporcionar servicios puerta a puerta, no sólo a las tres agencias, sino a otros destinos. Los vehículos podrán operar con más pasajeros por kilómetro conducido al recoger a los miembros o clientes de los otros, reduciendo así los costos e incrementando la movilidad de los pasajeros. Este tipo de planeación conjunta requiere de la confianza entre las diferentes organizaciones o agencias y probablemente requeriría que sea administrada por solo una de las agencias o, de forma alternativa, de una empresa individual contratado por las cinco organizaciones participantes.

Un ejemplo a gran escala: Frecuentemente, la planeación se da a gran escala. Tomemos el caso de una típica ciudad grande en Sudamérica, la cual desea proporcionar un mayor acceso a sus sistemas de autobuses y subterráneo. He aquí algunos de los posibles interesados:

- **Es claro que varios activistas con discapacidad** serán participantes, representando por ejemplo el centro de vida independiente de la ciudad, otras organizaciones importantes sobre discapacidad, y un centro para el diseño universal ubicado en la universidad en esa ciudad.
- **Diferentes departamentos de la ciudad** (ministerios o secretarías) tienen que estar representadas, incluyendo (si están organizados de esta manera):
 - El Departamento de Planeación (en caso de que sea una agencia por separado)
 - El Departamento de Transporte u otra agencia o ministerio que concesiona o regule a los proveedores de transporte privado
 - El Departamento de Obras Públicas (que se encarga de las calles y aceras)
 - La Policía de Tránsito
 - El Departamento de Servicios Sociales y de Salud Pública (si existen)

Nótese la necesidad de que no sólo el Departamento de Transporte se encuentre representado. Se necesita al Departamento de Obras Públicas, si son los que están a cargo de la construcción y mantenimiento de calles y aceras, para asegurarse que los pasajeros con discapacidad puedan llegar a las paradas de autobús y que las propias paradas sean accesibles. Se necesita a la Policía de Tránsito para ayudar a prevenir que los autos privados y vendedores ambulantes bloqueen las aceras y paradas. La policía también necesita promover la seguridad de mujeres, pasajeros con discapacidad, personas mayores, y todos los demás a quienes el temor por su seguridad personal previene de usar el

transporte público. Y los departamentos encargados de la salud y servicios sociales tendrán invaluable sugerencias de los sitios claves que necesitan contar con el servicio de transporte accesible a la brevedad posible.

- **Los proveedores de transporte** deben estar representados. Asumiendo que el subterráneo sea operado por un proveedor privado (bajo una concesión de la ciudad), y que el sistema de autobuses sea dirigido por varios proveedores privados en una asociación, se necesita que estén presentes los representantes de la compañía y la asociación, idealmente también los de las grandes compañías de autobuses. (Lo mismo aplica para los operadores de taxis colectivos u otros operadores de vehículos pequeños.)
- **Adicionalmente, las agencias de servicio social** pueden ayudar con su participación, incluyendo hospitales, escuelas y otras agencias que deseen incrementar la movilidad de sus clientes, pacientes o estudiantes.

Estos diferentes actores quizá decidan reunirse una vez al mes para la planeación. Pueden autonombrarse como Comité de Transporte Accesible (Rio de Janeiro) o Grupo de Trabajo sobre Transporte Accesible (Ciudad de México), o de alguna otra forma. Sus funciones son similares. La cabeza de este grupo de trabajo variará. En algunos casos esta persona puede ser un líder sobresaliente dentro de la comunidad con discapacidad y en otros casos un “campeón” de la accesibilidad, quizá de algún organismo gubernamental o una agencia de servicio social.

Caso de Estudio # 3

Ciudad de México: Los departamentos municipales buscan a las ONG para la planeación de una red de transporte e infraestructura accesible

Una de las más respetadas agencias de activismo en Latinoamérica es Libre Acceso, una ONG de la Ciudad de México. Libre Acceso coordina el Grupo de Trabajo sobre Transporte Accesible que involucra a agencias municipales como el Departamento de Transporte, el Sistema de Transporte Metropolitano (subterráneo), el Departamento de Obras y Servicios y, más recientemente, la Red de Transporte Público de Pasajeros; con la colaboración de diferentes agencias de servicio social y organizaciones no gubernamentales.

El Grupo de Trabajo empezó con la evaluación del transporte público accesible y con un proyecto de accesibilidad a algunas estaciones del Metro (subterráneo). Se seleccionaron dos de las diez líneas del subterráneo con elementos de accesibilidad a cuatro estaciones clave conectadas con una estación central en el Centro de la Ciudad de México. Ahora, el Metro está planeando una nueva línea con todas las estaciones accesibles.

Posteriormente, Libre Acceso se involucró en la evaluación y revisión del diseño de rampas en cruces peatonales. Después, el Grupo de Trabajo participó en el proceso de planeación para autorizar más de 3,500 nuevas rampas en cruces peatonales sobre las principales avenidas, cada año, cuidando que siguieran estándares internacionales y dando prioridad a rutas peatonales accesibles hacia las nuevas estaciones accesibles de Metro. También se han publicado guías de diseño para ayudar en la realización de evaluaciones de accesibilidad a edificios e infraestructura que necesite mejoras. Libre Acceso señala que es mucho menos costoso proporcionar accesibilidad total a construcciones nuevas que modificar las viejas.

Actualmente el Grupo de Trabajo asesora en la planeación de las nuevas rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad (Metrobús).

Planeación Eficaz

¿Cómo?

La planeación es parte de un proceso mayor para realmente implementar las características de diseño y operación que hacen un transporte accesible. Esta sección describe algunas acciones para empezar un proceso de planeación, luego continúa con los pasos para preparar un plan escrito (en este caso para un servicio de autobuses accesibles) y concluye con una lista de acciones para implementar el plan.

Estas acciones también pueden ser usadas para planear el acceso a camionetas, taxis colectivos, micros u otros vehículos pequeños cuando se usen en rutas fijas.

Si bien principios similares aplican en la preparación de un plan para servicios puerta a puerta, dirigidos exclusivamente a personas con discapacidad, los pasos reales para preparar un plan escrito son diferentes. Por ejemplo, la planeación para un servicio puerta a puerta puede requerir menos énfasis en el acceso a la infraestructura peatonal. Al contrario de los autobuses de ruta fija, la planeación para el servicio puerta a puerta debe enfocarse en llevar el número óptimo de pasajeros con discapacidad por viaje de vehículo, de forma que se incremente el servicio y se bajan los costos.

Recuerde que cada situación es diferente. Algunas acciones citadas a continuación pueden ya haber sido tomadas y otras pueden no ser necesarias. Quizá sea necesario añadir otros pasos para considerar su situación específica y el nivel de detalle requerido para llevar a cabo la implementación de las mejoras necesarias.

Algunos pasos para empezar un proceso de planeación

- Escuche y aprenda de los pasajeros con discapacidad. Esto es absolutamente fundamental para que el diseño del servicio y la operación sean amigables. Si esto no se hace, el servicio será defectuoso.
- Forme un comité asesor de expertos, con personas de diferentes discapacidades. Los miembros de comités asesores deben tener tanta experiencia como sea posible en el uso del transporte público para que su consejo ayude a los funcionarios de transporte y planificadores, quienes de otra forma no podrían entender sus problemas. Es importante que los funcionarios no asuman que entienden las necesidades de sus clientes.
- Busque asesoría de la comunidad. Considere organizar juntas comunales, estructure grupos focales (grupos de discusión) y /o evaluaciones de accesibilidad para reunir información sobre las barreras al transporte.
- Obtenga el apoyo de personas clave, como funcionarios públicos y gerentes del transporte, así como de otras agencias y ONG interesadas. Busque obtener argumentos por escrito cuando sea posible.
- Si es posible, designe y capacite a personas para coordinar los procesos de planeación e implementación.
- Construya relaciones cooperativas entre agencias gubernamentales y ministerios. Exhorte a esos funcionarios a planear en conjunto para proporcionar una cadena de viaje accesible entre los destinos y paradas, así como en el abordaje de los vehículos.

Caso de estudio # 4

Rio de Janeiro: Un centro de vida independiente ayuda a implementar un plan maestro para proporcionar rutas peatonales accesibles

En Rio de Janeiro el proceso de revitalización urbana se inició usando los principios del diseño universal. El “Proyecto Ciudad Rio,” implementado por el gobierno municipal en 1994, incorporó las demandas por un diseño inclusivo libre de barreras propuesto por el Centro de Vida Independiente de Rio de Janeiro (CVI-Rio), una ONG que ha ganado experiencia en éste campo.

Se escogieron las principales arterias de la ciudad, incluyendo las calles más importantes en 14 distritos. Se realizó una competencia buscando solventar los problemas comunes de los barrios. Esto generó una rica experiencia al transformar una ciudad previamente inaccesible. Durante este proyecto, CVI-Rio supervisó la implementación del diseño inclusivo mediante juntas mensuales, visitas diarias a sitios de construcción y enviando reportes al gobierno de la ciudad.

Cuando se lanzó el proceso de accesibilidad en el Proyecto Ciudad Rio, la meta era enfocarse en el diseño inclusivo con todos los usuarios en mente, sin importar sus habilidades físicas, con base en el estimado de que más de la mitad de la población no encaja en el estereotipo del individuo estándar para el que se ha diseñado la mayoría de la infraestructura en todo el mundo. Con base en este principio, las soluciones universales incluyeron rampas anchas en cruces peatonales que sirvan a todos los peatones, así como soluciones más especializadas, como senderos con códigos texturizados para guiar a personas con discapacidad visual.

Durante el Proyecto Ciudad Rio, CVI-Rio debió aceptar las limitaciones de adaptar una ciudad existente. Esto es algo muy diferente a trabajar por la accesibilidad en el diseño original de una ciudad. Aún así, el proyecto se convirtió en un patrón a seguir en Brasil, visitado por profesionales de otras áreas del país. Las personas con discapacidad han empezado a mudarse a vivir a las áreas remodeladas de la ciudad. Sin embargo, ningún lugar que haya sido remodelado puede considerarse permanentemente accesible. Factores externos intervienen constantemente y deben ser monitoreados. El éxito de los esfuerzos en pro de la accesibilidad dependen directamente del compromiso por el mantenimiento, la publicidad y el monitoreo.

Una infraestructura accesible también incrementa la viabilidad del transporte público accesible. El sistema en expansión del Metro (subterráneo) de Rio de Janeiro es un ejemplo. CVI-Rio proporcionó la asistencia técnica a una comisión formada para supervisar las mejoras a la accesibilidad en las estaciones del subterráneo de Rio. Las nuevas características de accesibilidad incluyen salva-escaleras para usuarios de silla de ruedas, las cuales si bien no representan los principios de diseño universal, mejoran la movilidad de dichas personas y de otros que también tienen limitaciones en el movimiento.

- Basado en un estudio preparado por Veronica Camisã del CVI-Rio para AEI, para incorporar en un reporte del Banco Mundial.

Algunos pasos para preparar un plan escrito

Una vez que se dan los pasos preliminares, empiece a preparar un plan escrito municipal, regional o nacional para implementar el diseño accesible y prácticas de operación inclusivas.

1. Revise la situación actual

Reúna datos relativos al servicio actual, incluyendo las compañías involucradas y su flota de vehículos, el número de líneas, número de paradas, la capacidad de los autobuses y la demanda en cada línea. Junte la información de cualquier característica de accesibilidad existente en la flota de autobuses. Revise también la accesibilidad actual de las paradas y rutas peatonales que conduzcan a las mismas.

2. Estime la demanda potencial de servicio por pasajeros con discapacidad

Frecuentemente esto se hace mejor mediante una encuesta a personas con discapacidad en la comunidad. Los resultados de una muestra de usuarios pueden entonces ser extrapolados para medir el impacto del diseño inclusivo sobre el incremento del uso de las diferentes líneas de autobuses. Esto puede ser una tarea difícil cuando muchas personas con discapacidad no pueden usar un autobús debido a las barreras. Un método alternativo es planear rutas accesibles de forma que sirvan a “generadores de viajes” como áreas residenciales, escuelas y centros comerciales. En la ausencia de una marcada concentración de personas con discapacidad (como en los centros de rehabilitación), las rutas más usadas en general pueden ser también las rutas más solicitadas por las personas con discapacidad.

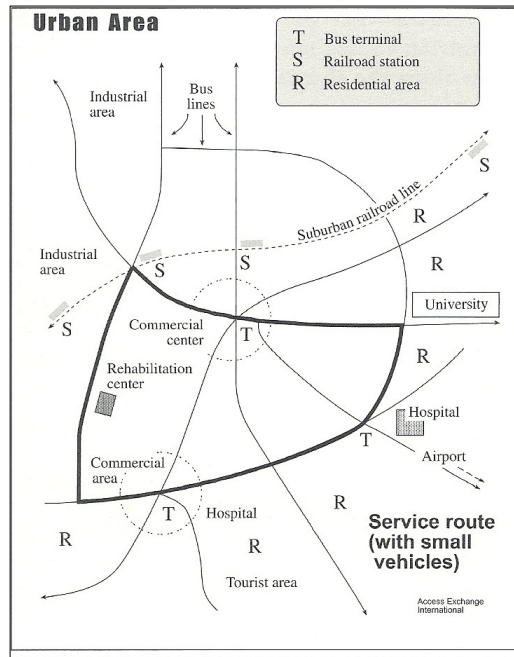
3. Identifique las líneas de autobús que parezcan satisfacer las mayores necesidades de la comunidad con discapacidad

Los datos generados en el paso 2 deben posibilitar identificar las rutas de autobús preferentes para la introducción del servicio accesible. Este paso debe contar con la cooperación de otros grupos de pasajeros que también se benefician de un mayor acceso, como personas mayores o madres con niños.

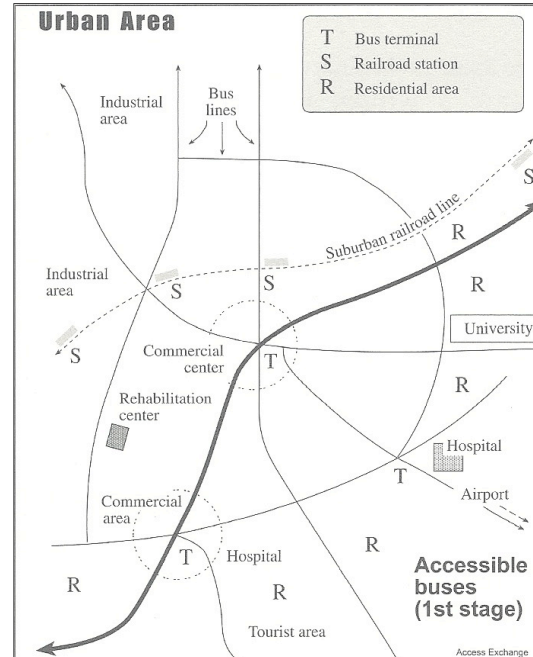
4. Evalúe lo que debe hacerse para que las rutas peatonales hacia las paradas, a lo largo de las líneas escogidas, sean más accesibles.

En algunas regiones estos caminos pueden estar en buenas condiciones. En otras, puede haber la necesidad de remover basura, tapar baches, construir rampas, etc.

(Continúa en la página siguiente)



Una ciudad puede planear un servicio accesible en etapas para que el sistema de transporte sea gradualmente inclusivo para pasajeros mayores o con discapacidad. Una forma de empezar es con “rutas de servicio,” usando camionetas o autobuses pequeños equipados con rampas o elevadores para conectar los puntos clave, como en el diagrama superior. Así ha sucedido en algunas ciudades en Europa y Norteamérica. Hay que averiguar que el servicio sea sustentable antes de iniciarlo.



Otra alternativa sería iniciar con el servicio accesible en las principales rutas de autobuses, usando vehículos de piso bajo o construyendo un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) con autobuses de piso alto de gran capacidad, servidos por plataformas equipadas con rampas y puentes en todas las paradas. Ambos métodos permiten que las personas con discapacidad aborden sin escalones. Esto ayuda a incrementar la capacidad de servicio para todos los pasajeros.

5. Diseña la implantación en fases de más autobuses accesibles en combinación con paradas accesibles

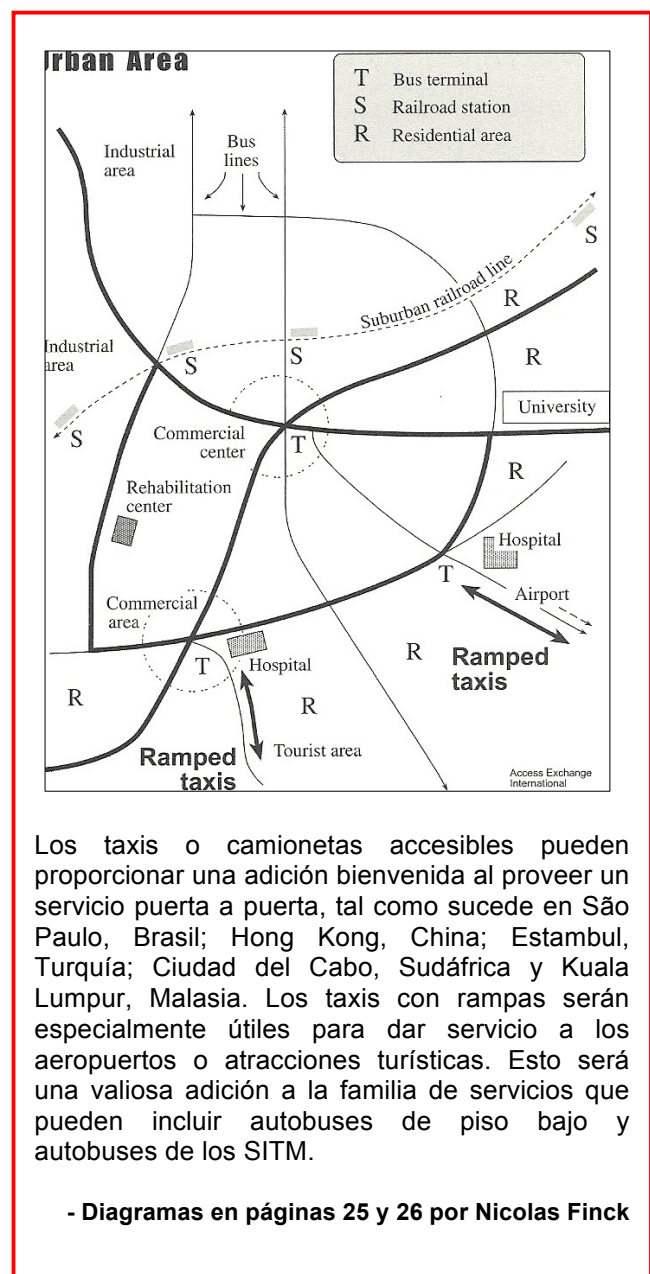
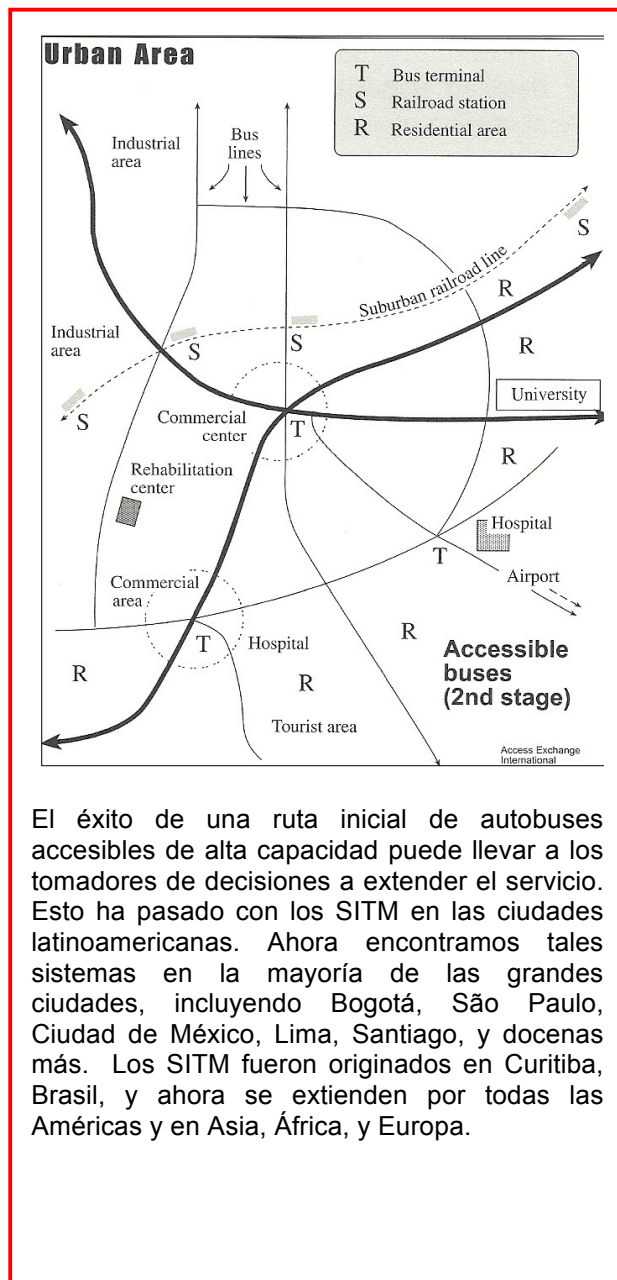
Este paso incluye planear las fases para el despliegue de más autobuses accesibles en líneas servidas por rutas peatonales accesibles.² El plan debe establecer objetivos para:

- **Mejorar las rutas peatonales** con elementos de accesibilidad . (Una redacción simple: “Para junio 30 se instalarán rampas de acera biseladas en la intersección de las Calles A y B, adyacentes a la parada sobre la Ruta Número 3 en la escuela Rosas.”)
- **Mejorar las paradas** con elementos de accesibilidad. (Una redacción simple: “Para junio 30, los arbustos que bloquean la parada en la escuela Rosas serán removidos para que la parada tenga dos metros de ancho desde la cuneta o eje del camino.”)

² Se debe considerar establecer una línea de autobús a la vez, contando con accesibilidad en todas las unidades, en lugar de mezclar el equipo en varias líneas, debido a problemas de mercadeo, confiabilidad, horarios y mantenimiento.

- **Introducir elementos de accesibilidad** a los vehículos. (Una redacción simple: “En treinta días entrará en efecto una política para que los conductores anuncien las paradas clave a los pasajeros ciegos, mientras que letreros de destino con letras grandes y buen contraste de color serán colocados en 60 días.”)
- **Determinar niveles de servicio.** (Por ejemplo, “un autobús accesible parará cada 15 minutos en esta parada durante la hora pico.”)
- **Identificar las áreas geográficas** a ser servidas (por ejemplo, “el servicio de autobuses empezará en la Ruta A el 1 de enero y la Ruta B el 1 de junio.”)

Estos objetivos pueden también incluir determinar metas a corto plazo (por ejemplo, en 30 días), a mediano plazo (por ejemplo, en un año) y a largo plazo (por ejemplo, una decisión para obtener autobuses de piso bajo durante el reemplazo de una flota vieja de autobuses).



6. Complete la preparación del plan. Generalmente se incluye:

- **Una sección de políticas** que indique la reglamentación, pautas u otras políticas que seguirá el plan propuesto.
- **Un componente financiero** puede indicar el financiamiento disponible y las fuentes del mismo durante los periodos presupuestales (por ejemplo, los años fiscales), para financiar mejoras específicas a las paradas de autobús y los interiores de los vehículos.³
- **Las acciones a tomar** abordan los diferentes asuntos del paso 5, arriba, y también pueden abarcar:
 - Procurar vehículos nuevos o de reemplazo, o una calendarización de las fases para las mejoras en el acceso de la flota de autobuses existentes.
 - Temas de la administración de la flota (estacionamiento, seguridad, mantenimiento, etc.)
 - Reclutamiento y capacitación de conductores, y la supervisión continua de los mismos.
 - Mercadeo hacia los usuarios.

Éstas y otras acciones pueden incluir planes de trabajo separados que se anexasen al plan mayor. Las acciones pueden designar personal que prepare un plan de trabajo, o asignar a personal para hacer el trabajo o subcontratar las modificaciones y asegurarse de mantener la programación. Los planes de trabajo deben incluir siempre las acciones requeridas y las personas o agencias responsables. Cuando es apropiado, también deben incluirse las fuentes de financiamiento y los montos aprobados.

7. Diseminar y obtener retroalimentación sobre el plan

Los diferentes involucrados deben comentar el plan. Luego se modifica el plan según sea necesario.

Acciones para implementar el plan

Aquí se mencionan algunas acciones que pueden iniciarse para realizar los varios componentes de un plan grande para servicios de autobuses accesibles.

- **Realizar mejoras** a las rutas peatonales y paradas, para mejorar el acceso peatonal, según se define en el plan.
- **Procurar vehículos de transporte accesible** o mejorar la flota actual con elementos de accesibilidad de bajo costo. (Éstos elementos se mencionan en nuestra guía *Movilidad para Todos*)
- **Desplegar la flota accesible** de vehículos en las fases según el plan.

³ La mayoría de los elementos interiores del vehículo (por ejemplo, colores en alto contraste en pasamanos y escalones, letreros de destino con letras grandes, pisos antideslizantes) son de bajo costo y usualmente pueden ser absorbidos dentro del presupuesto normal. Algunas mejoras al acceso ocurren cuando se compran nuevos vehículos (de piso bajo, por ejemplo). Otras mejoras pueden necesitar un financiamiento especial.

- **Realizar capacitaciones** y reentrenamientos periódicos.
 - De conductores y recolectores de tarifa, sobre las prácticas de operación accesible
 - De personal de mantenimiento, entre otros, para mantener en buen estado los elementos de diseño accesible
 - De los gerentes, para asegurar que las políticas y procedimientos sean amigables con las personas con discapacidad.
- **Promover mantenimiento programado periódico de los vehículos, rutas peatonales y paradas.**
- **Establecer y monitorear indicadores de desempeño para medir el progreso** en la capacitación del personal de transporte, proporcionando un servicio seguro y cortés y manteniendo los elementos de diseño accesible en buen estado. De ser posible, proporcione un número de teléfono u otro método para que los pasajeros proporcionen elogios o quejas sobre el servicio.
- **Promover entre el público el servicio mejorado.** Éste paso puede incluir capacitación para los viajes (instrucciones de viaje individualizadas) para personas con discapacidad que nunca antes habían podido usar el transporte público.

Vaya a la página 30, abajo, para encontrar fuentes de recursos más detallados sobre la planeación e implementación del transporte accesible.

Posibles objeciones al proceso de planeación

“Todos sabemos que existe la necesidad, entonces ¿para qué tenemos que pasar por éste proceso?”

Una razón principal es la necesidad de establecer prioridades en el servicio, de forma que los pasos iniciales sean tan útiles y para tanta gente como sea posible. Además el impacto de los cambios propuestos necesita ser medido para ayudar a justificar el proceso. Hablando políticamente, mientras más concretos sean los hechos para justificar el transporte accesible, los argumentos serán mas fuertes para un cambio positivo.

“Este proceso de planeación está muy bien en teoría, pero nuestro transporte público está ‘demasiado saturado’ para su uso por personas con discapacidad”

Los pasajeros con discapacidad pueden determinar por ellos mismos si el transporte está demasiado saturado para que lo usen con seguridad. Por ejemplo, si las personas con discapacidad se involucran en la planeación para el acceso al sistema de autobuses de una ciudad, se debe a que están convencidos de que pueden usar el sistema, o porque pretenden usarlo en lugares y tiempos cuando esté menos saturado. Ellos encaran problemas que también afectan a muchas mujeres, niños y pasajeros mayores. Las ONG de y para personas con discapacidad de todo el mundo afirman que en general los pasajeros con discapacidad no son más “vulnerables” que otros, a pesar de su discapacidad. Ellos no quieren lástima. Quieren transportarse. Las personas con discapacidad que no pueden usar el transporte público regular lucharán por un transporte puerta a puerta o rutas de servicio comunitario que cumplan sus necesidades.

“Pero ¿qué pasa si no existen agencias gubernamentales o carecen de la capacidad para planear y regular el transporte público?”

Ésta es una situación difícil, por supuesto, y suele ocurrir en lugares rurales o pueblos pequeños. Es una situación enfrentada por millones de personas. Puede ser el momento para que los ciudadanos locales (incluidos los ciudadanos con discapacidad) se junten, organicen y demanden una mejor regulación y planeación para el transporte público.

En algunos casos puede ser necesario que los ciudadanos se ofrezcan voluntariamente a esta labor o contribuyan con fondos para hacer más accesibles las rutas peatonales y trabajen con los proveedores locales de transporte para promover el transporte inclusivo que sirva al mayor rango posible de pasajeros. Incluso bajo éstas difíciles circunstancias existe la necesidad de establecer metas y proceder paso a paso para planear e implementar acciones que cumplan dichas metas, usando los principios generales mencionados anteriormente.

Las mejoras se dan en todo el mundo porque las personas luchan por ellas, se aseguran de entender lo que se necesita para que ocurran, y luego trabajan con diferentes actores para realizar planes de forma ordenada para implementar esas mejoras necesarias. La transportación inclusiva accesible a pasajeros con y sin discapacidad no es la excepción.

Esperamos que usted se una a otros para “lograr la accesibilidad” en su país.

Curitiba, Brasil: Un ejemplo de un exitoso proceso de planeación

El éxito de la planeación de Curitiba ha sido ampliamente admirado. ¿Qué lo hizo funcionar? He aquí algunos elementos:

- El transporte público es parte de un programa integral de planeación urbana más grande.
- Curitiba tiene una “familia de servicios,” incluyendo autobuses de barrio, rutas alimentadoras, rutas express, autobuses de turistas y camionetas especializadas equipadas con elevadores.
- Una tarifa única para el sistema completo facilita transferirse de una línea a otra y proporciona un incentivo para no usar autos privados.
- Las compañías de transporte privadas son cuidadosamente reguladas por la municipalidad.
- A las compañías se les paga por kilómetro manejado, no por pasajero. Esto significa menor estrés para los conductores y mucho más cortesía hacia los usuarios.
- Curitiba usa plataformas elevadas en cada parada de autobús express. Los pasajeros pagan su tarifa cuando entran a la plataforma y todos, incluyendo a los usuarios de silla de ruedas y otras personas con discapacidad, abordan rápidamente a nivel mediante puentes entre el vehículo y la plataforma.
- En resumen, Curitiba ejemplifica las mejores prácticas en diseño universal.

Para más información

Recomendamos los siguientes sitios para más información

- 1) El sitio de Access Exchange International a www.globalride-sf.org, dirigiéndose a la sección “Español” para nuestros noticieros, y a la sección “Resources” para fuentes de información en español.
- 2) El sitio del Banco Mundial, a <http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1>, especialmente para descargar:
 - *Pautas de accesibilidad para Sistemas Integrados de Transporte Masivo*
 - *Retos técnicos y operativos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo inclusivos: Una guía para los responsables*
 - *Herramientas de capacitación para el acceso al transporte público*

Esta guía fue preparada y publicada por
Access Exchange International
 112 San Pablo Avenue, San Francisco, CA 94127, USA
 Teléfono: 1-415-661-6355
 Fax: 1-415-661-1543
 Correo electrónico: tom@globalride-sf.org
 Sitio: www.globalride-sf.org

Acerca de AEI: Access Exchange International (AEI) es una organización no gubernamental (ONG), también conocida como una “organización sin fines de lucro” en los E.U.A. AEI tiene su base en San Francisco, California, y cuenta con más de 20 años de experiencia en la promoción del transporte accesible en todo el mundo, con un énfasis especial en regiones que recientemente han empezado a dar los pasos iniciales hacia la accesibilidad en sus sistemas de transporte público. AEI ayuda en la promoción, planeación e implementación de autobuses, trenes y otros tipos de transportes accesibles para adultos mayores y pasajeros con discapacidad. La ayuda se proporciona mediante publicaciones y talleres introductorios o especializados. AEI también proporciona asesoría y servicios específicos para satisfacer las necesidades específicas de agencias de desarrollo sobre el transporte accesible en América Latina, Asia y África.

El autor de esta guía es Tom Rickert, Director Ejecutivo de AEI. Antes de fundar AEI en 1990, el autor era Gerente de Servicios Accesibles para la agencia de transporte público de San Francisco.

Un especial agradecimiento a La Iglesia Metodista Unida (EUA), Unwin Safety Systems (Reino Unido) y a los muchos donantes individuales que proporcionaron financiamiento para cubrir mucho del costo de esta publicación en la versión en inglés de 2003. Agradecemos también a los líderes con discapacidad y profesionales del transporte que ayudaron a revisar toda o parte de aquella versión, incluyendo a Silvia Coriat (Argentina), Walter Spillum (Japón), María Eugenia Antúnez (México), Kuan Aw Tan (Malasia), Christo Venter (Sudáfrica), CGB Mitchell y Campbell McKee (Reino Unido) y Nicolas Finck y Richard Weiner (EUA). Todas las opiniones y cualquier error son responsabilidad del autor. Esta guía es el seguimiento a una guía anterior, *Movilidad para Todos: Transportación Accesible Alrededor del Mundo*, que es una introducción a los aspectos técnicos y operativos de la transportación accesible.

Alentamos la reproducción de este documento. Por favor déle el crédito a Access Exchange Internacional.