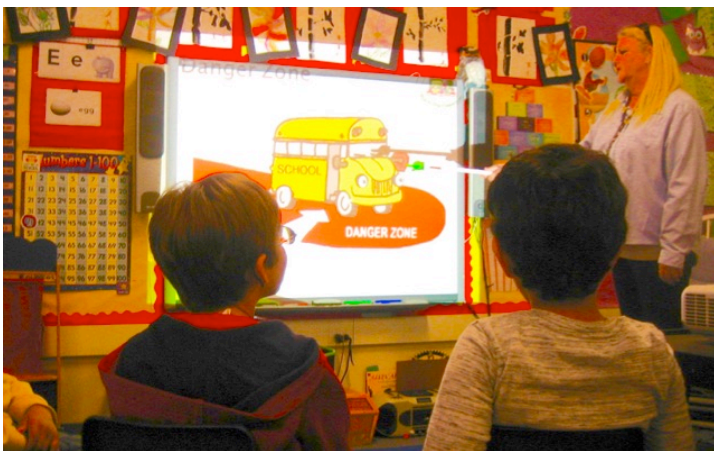


Celebrando 25 años



Transporte Accesible Alrededor del Mundo

La Gaceta de
Access Exchange International
Junio 2016



- Foto de AEI

Los conductores de autobuses escolares y el personal son los maestros

"Autobús en el salón:" ¿Podría resolver
problemas en los países en vía de desarrollo?

por Tom Rickert

Hace poco regresé de una visita de dos días del Distrito Escolar Unificado de Newport-Mesa (NMUSD), en el sur de California, para observar nuevos conceptos para la capacitación a estudiantes con discapacidad para viajar de forma más segura hacia y desde la escuela, aprendiendo también habilidades de vida independiente. Mi anfitrión fué Pete Meslin, el Director de Transporte del Distrito y conocida figura nacional en el campo del transporte escolar.

Las lecciones no son dadas por los docentes. En vez de eso las dan los conductores [Ver página 2](#) →



Centro de Educación Especial Open Doors en Jos, Nigeria
- Foto cortesía de Joanne Umolu, Director

Directores de escuelas en regiones en desarrollo señalan problemas de transporte

Nuestra guía en desarrollo, *Su rol al transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo*, es el proyecto más grande que hemos emprendido en nuestros 25 años de historia. Tras dos años de trabajo, pretendemos presentar dicha publicación a principios de 2017 y usarla como plataforma para (1) ayudar a cuantificar problemas de transporte escolar, alentando a instituciones relevantes a emprender acciones, y (2) promover formas prácticas de resolver uno de los problemas más difíciles que impactan a los más pobres entre los pobres de este planeta.

Hemos reunido datos de muchas fuentes. Somos coautores con Missouri State University (USA), de una encuesta con datos de transporte ya disponibles, de más de 50 directores de escuelas en África. También hemos realizado entrevistas personales en Paquistán, México, Tanzania, Kenia, Bolivia y la República Dominicana. Y hemos completado los borradores de estudios de caso de una docena de países. Algunos comentarios recibidos han sido:

"Los costos son siempre el principal problema para el transporte en las áreas urbanas, aunque en algunas áreas rurales el principal problema es la disponibilidad del transporte." - Dr. Joanne Umolu, Centro de Educación Especial Open Doors, Jos, Nigeria. [Vea la foto superior y la sección encuadrada en la página 3.](#)

Más allá del costo, una preocupación mayor es que los padres que viven en la pobreza no pueden ganar el sustento y acompañar a sus niños a la escuela en un vehículo al mismo tiempo.

"Los padres de los niños con discapacidad tienen que ayudar personalmente a sus [Ver página 3](#) →

Página 2: Llevando nuestro mensaje a Washington

Página 4: Los BRT de México clasificados por accesibilidad

Página 5: 25 años de publicaciones de AEI en español

Página 6: Noticias y reportes de todo el mundo



Los 80 autobuses de NMUSD transportan más de 4,000 estudiantes diariamente, incluyendo 500 niños a clases de educación especial, en un distrito con 35 escuelas que dan servicio a 22,000 estudiantes. La capacitación a conductores incluye 20 horas de instrucción en el aula y 20 horas en el volante. – Foto de AEI por Tom Rickert

"Autobús en el Salón de Clases"

– de la Página 1

de autobús y el personal de transporte, los cuales están familiarizados con su trabajo. Al actuar como educadores pueden “reducir la brecha” entre el mundo del transporte y el de educación, sirviendo como eslabón entre el aula de clases y el autobús escolar. Aquí algunas de mis impresiones:

- A los niños les gustaba mucho las diapositivas de colores y los métodos de enseñanza de vanguardia con una profusa utilización de imágenes y otras ayudas visuales. La foto en la página 1, los muestra cantando una canción llamada "Mantente fuera de la zona peligrosa," la cual puede parecer aburrida, pero escucharla es diferente ¡con un ritmo de calipso caribeño!
- Los resultados parecen mejorar el comportamiento en el autobús escolar, lo cual se convierte en una menor necesidad de atención por parte de los asistentes para monitorear las conductas que se puedan encontrar, por ejemplo, en algunos niños con discapacidad intelectual. Se reduce el “bullying” y otras conductas similares. Transferir esto a países en desarrollo puede significar un cambio radical para los padres que hasta ahora necesitan viajar con sus hijos hacia y desde la escuela. Con mucha frecuencia las madres de niños con discapacidad son las jefas de familia y necesitan trabajar para poner comida en la mesa. No pueden fungir como asistentes en un



autobús escolar, y como resultado posiblemente no puedan llevar a sus hijos a la escuela.

- La vida independiente es el objetivo del programa. Muchas escuelas en los EUA aún pasan por los estudiantes con discapacidad en la acera frente a sus casas, cuando algunos de esos estudiantes (con mejor capacitación) podrían manejar un entorno menos restrictivo caminando a una parada de autobús donde varios niños podrían abordar al mismo tiempo. Esto hace que baje el costo del transporte para el distrito escolar. ¡Una situación ganar-ganar para todos!



Llevando nuestro mensaje a Washington DC

Janett Jiménez, Pete Meslin, Tom Rickert, y Richard Schultze presentaron los problemas del transporte para niños con discapacidad en la 17ª Mesa Redonda Internacional de AEI, realizada en enero pasado en Washington, en las instalaciones proporcionadas por la American Public Transportation Association (foto). El equipo también se reunió con colegas del Departamento de Investigación en el Transporte de los EUA, el Banco Mundial y la *Global Partnership for Education*.

Otras reuniones nos están proporcionando datos para nuestra guía de transporte escolar. Janett Jiménez de México y Pete Meslin asistieron a una conferencia de “Transportando Estudiantes con Discapacidad”, en Louisville, Kentucky, en marzo. Y Gretel Silvestre viaja de República Dominicana a Bolivia este mes para participar en una conferencia sobre educación especial organizada por Richard Schultze.

A la izquierda, personal de transporte de NMUSD: En la izquierda, Pete Meslin, Director de Transporte del NMUSD, un nuevo integrante del equipo para preparar nuestra guía. – Foto por Tom Rickert

El costo del transporte, la distancia a la escuela, y caminos inseguros detienen a los niños con discapacidad asistir a la escuela

— de la Página 1

hijos para ir a la escuela. Tenían que apoyar a sus hijos para subir al moto taxi de tres ruedas, (o) autobús... por lo tanto el costo se duplicó en múltiples casos” - Amin Amir Andani, The Rickshaw Project, Karachi, Pakistán

Detrás del problema de la carga *sobre* los padres, están los casos de peor escenario, cuando los padres en algunas áreas *se convierten* en la carga, mostrando poco interés en que sus hijos con discapacidad asistan a la escuela.

"Un niño que nace lisiado a veces se considera una maldición, en muchos casos él o ella pueden ser asesinados o maltratados por los padres... Los padres tienden a ocultarlos en sus casas porque no quieren que se sepa que tienen un hijo con discapacidad” - Hermano Patrick Misiati, reporte desde el Bobleo Center for Children en Kenia Occidental.

Datos iniciales de la encuesta

- 43 escuelas diurnas e internados de siete países africanos, que dan servicio a 7,076 estudiantes con discapacidad, estimaron que su asistencia combinada se incrementaría en un promedio de 24% si las escuelas tuvieran un transporte adecuado disponible.
- 62% de las escuelas africanas reportaron que los senderos hacia las mismas no son adecuados para estudiantes con discapacidad, señalando que no están separados adecuadamente de las calles (88%) o que eran “inseguros de alguna otra forma” (74%).

Los niños que van a la escuela en África se enfrentan con un transporte inseguro



¿Qué se puede hacer con vehículos sobrecargados e inseguros que no fueron pensados para servir como transporte de pasajeros? La foto superior muestra lo que sucedió cuando 135 estudiantes del internado secundario Matsha College fueron transportados en un remolque abierto para ganado, con sólo dos ruedas, en Botswana, para regresar a sus aldeas rurales el pasado noviembre. Ocho estudiantes murieron y 125 presentaban lesiones y fueron hospitalizados.

Los padres en muchos países en desarrollo tienen que balancear su deseo de que sus hijos reciban educación con sus temores sobre su seguridad durante la travesía hacia y desde la escuela. La seguridad es una preocupación aún mayor para los padres de niños con discapacidad y es una de las principales razones por las que dichos niños no asisten a clases, especialmente si viven en áreas rurales. - Fuente y foto de Mmegi News

Cuando un niño debe transferirse a otra escuela -



La Dr. Umolu compartió con nosotros la historia de Blessing, una estudiante nigeriana de 17 años que perdió una pierna por la lepra y que fué curada a temprana edad (foto de arriba). La Dra. escribe: “Mientras Blessing estuvo en Open Doors hizo progresos rápidos académicos y aprendió a leer y escribir lo suficientemente bien para entrar a la escuela secundaria. Sin embargo, se consideró que era mejor que se mudara con otro familiar que la cuidara (en una aldea distante), ya que enfrentaba estigmatización y crueldad en su situación actual.

Esperábamos oír que Blessing se había adaptado bien en la aldea y que había ingresado a la secundaria, como estaba previsto. Para nuestra gran decepción, supimos que no fue posible que asistiera a la escuela porque no era posible llevarla en su silla de ruedas debido a las condiciones del camino. Nuestra esperanza es que se resuelva el tema del transporte en la aldea y que Blessing regrese pronto a la escuela”

- Foto con permiso de la Dr. Ioanne Umolu. Open Doors Centre

Vehículos grandes o pequeños, el diseño universal es importante



Diagnóstico nacional de la accesibilidad de los BRT en México

Una agencia de protección al consumidor en México, llamada "El Poder del Consumidor", realizó la evaluación de 16 líneas BRT en ocho estados y ciudades de dicho país.

La agencia ha calificado el cumplimiento de la accesibilidad en las estaciones BRT, los autobuses, el espacio público alrededor de las mismas, temas operativos, y la transferencia entre líneas o modos de transporte. El resultado se presentará el 29 de junio en la Ciudad de México, en un documento titulado "Diagnóstico de la Accesibilidad en los Sistemas BRT en México". Vea nuestra próxima gazeta para más informes. (Información de Janett Jiménez)



Se anuncia ganador del Reto de Diseño de Triciclo Accesible en Pakistán

Las personas con discapacidad en Pakistán comúnmente se mueven usando triciclos de operación manual. Pero el pobre diseño de los mismos ha sido un problema. La ayuda está en camino, gracias al diseño ganador de Taufeeq Elahi Diju (arriba), seleccionado entre las sesenta participaciones al concurso. El ganador se anunció en el Hotel Marriot de Karachi el 2 de junio. El Director Ejecutivo de AEI, Janett Jiménez (México), y otros colegas fueron parte del panel que seleccionó el diseño ganador, que presenta un diseño mejorado del área de almacenaje y un descanso pies ajustable, junto con un estilo moderno. El concurso fue organizado por la Red Paquistaní de Organizaciones Trabajando con Personas con Discapacidad (Información de Amin Amir Andani de NOWPDP).



Hace un cuarto de siglo . . .

Tom Rickert dejó su puesto como gerente de transporte accesible para la Agencia Municipal de Transporte de San Francisco, conocida entonces como "El Muni", para fundar Access Exchange International. En ese entonces, salvo un par de excepciones, no había ejemplos de transporte público accesible en el mundo en desarrollo. Mucho ha sucedido desde entonces. Gracia a colegas, Miembros del Consejo, voluntarios y donantes de todo el mundo, usted está leyendo nuestra quincuagésima gazeta.

Access Exchange International

112 San Pablo Ave., San Francisco, CA 94127, USA
www.globalride-sf.org
tom@globalride-sf.org
teléfono: 1-415-661-6355



Consejo Directivo Superior: Peter Straus, Lucy Crain (Tesorera), Marc Soto (Vicepresidente), Richard Weiner (Presidente), Susan Worts, & Ike Nnaji. Seated: Cheryl Damico, Bruce Oka (Secretario), & Tom Rickert (Director Ejecutivo).

- Foto por Susan Rickert de la junta de Enero de 2016.

AEI está exenta de impuestos bajo el Artículo 501(c)(3) del Internal Revenue Code de los EUA. Las contribuciones de nuestros donantes de los EUA son deducibles de impuestos. Cada dólar donado es más que igualado por servicios donados. Tenemos disponibles los estados financieros. **Nuestros lectores también pueden donar a AEI por PayPal en www.globalride-sf.org.**

Publicaciones compiladas por AEI en español e inglés a lo largo de los años

Nombre y ubicación	Comentarios
Su rol al transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo En preparación para publicación en enero de 2017	Ricamente ilustrada con estudios de caso de las Américas, Asia y África. Ésta publicación pionera abordará un eslabón perdido relacionado con llevar a los niños con discapacidad a la escuela.
Transporte puerta a puerta para personas con movilidad limitada: Su inicio y su desarrollo www.globalride-sf.org/paratransit/Guide_esp.pdf	Una introducción a todos los aspectos del transporte puerta a puerta “sobre demanda”, para personas con discapacidad en países en desarrollo. (2013, 62 páginas)
Herramientas de Capacitación para el Acceso al Transporte Público http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1	Compilada para el Banco Mundial. Herramientas de capacitación para conductores de autobuses, taxis y de otros modos de transporte. (2009, 31 páginas) También disponible en portugués.
Pautas de Accesibilidad para Sistemas Integrados de Transporte Masivo http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1	Compilada para el Banco Mundial. Acceso a rutas peatonales, estaciones y vehículos BRT. (2007, 51 páginas)
Retos técnicos y operativos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo inclusivos: Una guía para los responsables http://go.worldbank.org/MQUMJCL1W1	Compilada para el Banco Mundial. Trata sobre potenciales barreras para el acceso a los sistemas BRT, como puentes peatonales, la brecha entre la estación y autobús, o aceras y cruces pobremente diseñados. (2010, 42 páginas)
Movilidad para Todos: Transporte accesible alrededor del mundo www.independentliving.org/movilidad/movilidad.pdf	“Una guía para hacer que el transporte sea accesible para personas con discapacidad y adultos mayores en los países alrededor del mundo”. (1999, 26 páginas)
Lograr el Acceso: Una guía para activistas y planificadores www.globalride-sf.org/espanol.html	“Cómo promover y planificar el acceso para personas con discapacidad y adultos mayores a autobuses, trenes, taxis y otros medios de transporte”
Transporte Accesible Alrededor del Mundo www.globalride-sf.org/espanol.html	Nuestros noticieros en español desde 2004 al presente.



Listos para ir a México rural

Esta foto nos muestra una “silla de ruedas de todo terreno”, diseñada por David Werner, donde otros niños puedan ayudar a un niño de nueve años con distrofia muscular, a ir a la escuela en un terreno de terracería en el México rural. Las ideas para facilitar el caminar (o rodar) a la escuela, son una prioridad en nuestra agenda. Foto usada con permiso de HealthWrights. Vaya a www.healthwrights.org para más información

Noticias y Reportes de Todo el Mundo

AMÉRICA LATINA Brasil: La ciudad de Goiânia avanza hacia una flota de autobuses 100% accesibles, uniéndose a otras ciudades brasileñas como Curitiba y Uberlândia, estableciendo el estándar para otras ciudades sudamericanas (Rmtc Goiânia). . . . Chile: Santiago continua agrandando su flota BRT inclusiva (SiBRT). . . . México: Felicitamos a nuestra colega Janet Jiménez en la Ciudad de México, parte del equipo que produjo el recientemente publicado Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, para dicha ciudad.



Avenida Caracas en Bogotá, incluyendo un metro elevado sobre el corredor BRT (foto Civico.com). Mientras tanto, la ciudad de Cartagena ha iniciado el



servicio de su largamente retrasada línea BRT, completando el inicio de servicios BRT accesibles en todas las grandes ciudades colombianas. (Foto en El Tiempo mostrando el acceso con rampa).



Ecuador: La expansión de servicios de taxis accesibles en América Latina continúa siendo impresionante, al ver que una ciudad tras otra inicia con flotas con rampas. Ecuador no es la excepción. Cincuenta taxis con rampas han sido añadidos a la flota accesible de Quito. Cobran la mitad de la tarifa regular (ver discapacidadesecuador.org). También se han puesto en servicio cinco camionetas accesibles en Cuenca, Ecuador (El Mercurio). Adicionalmente, las agencias tanto públicas como privadas de transporte público en las áreas rurales del norte de Ecuador (foto arriba) se están uniendo para ofrecer servicios a personas con discapacidad, según un acuerdo entre organizaciones representantes de personas con discapacidad, de transportistas y la

policía nacional. El acuerdo establece tarifas preferenciales y capacitación especial para los conductores de transporte público. La atención se centra en dar asistencia para las citas médicas (www.metroecuador.com). Estas noticias ecuatorianas fueron referidas por nuestra colega Gretel Silvestre.

ASIA Conectando "las islas de accesibilidad" en India: "El interés en la accesibilidad del Primer Ministro Narendra Modi ha generado un movimiento por los derechos de la discapacidad en un país con un registro notablemente pobre de infraestructura inclusiva", indica un artículo de marzo 21 en el Washington Post. **La Campaña India Accesible de Modi se lanzó en diciembre pasado, centrada en establecer plazos y proporcionar fondos para remover barreras en el entorno.** El Departamento de Empoderamiento de las Personas con Discapacidad está a cargo de desarrollar auditores de accesibilidad capacitados, que documenten las necesidades en estaciones de tren, aeropuertos, edificios públicos y otros lugares. Una agencia con un papel central en llevar a cabo la Campaña India Accesible es Svayam's Centre for Inclusive Environments en Nueva Delhi. La Sra. Sminu Jindal, directora general de Jindal SAW Ltd y fundadora de Svayam, se convirtió en usuaria de silla de ruedas a la edad de 11 años. En un artículo en el Huffington Post de febrero ella señala que "El Metro es accesible, pero no existe la conectividad de la última milla a las casas de los usuarios". Este es sólo uno de los múltiples ejemplos de islas de accesibilidad en medio de un mar de obstáculos, pero la campaña de Modi puede ser una respuesta para el largo plazo. El Director Ejecutivo de AEI visitó Nueva Delhi en tres ocasiones en años recientes y les deseamos éxito a todas las agencias en esta campaña, que se enfrentan a la tarea de mejorar el acceso a la segunda nación más grande del mundo. . . . Nuevos corredores BRT en Pune y Pimpri-Chinchwad, en India occidental, están ganando la aclamación nacional. Estos sistemas presentan estaciones cerradas con puertas deslizantes y abordaje a nivel, entre otras características que mejoran la seguridad y facilitan el viaje para todos, incluyendo adultos mayores y pasajeros con discapacidad (ITDP).

Pakistán: Amin Amir Andani de NOWPDP nos informa avances en los esfuerzos de activistas buscando la accesibilidad total de cinco líneas BRT que se planean en Karachi. Una sección inicial de 26 km se encuentra en construcción. . . . Taiwan ha aprobado una ley que ordena que los operadores de transporte público proporcionen servicios accesibles a pasajeros con discapacidad (FocusTaiwan). . . . Nuestro colega Rex Luk en Hong Kong reporta que se están añadiendo 200 taxis accesibles a su flota durante el presente año, en contraste con solo **Ver página 7 →**

Noticias y Reportes

(continúa de la página 6)

seis vehículos en 2008. . . . En Singapur, se requiere que el total de 750 conductores de autobús de Tower Transit reciban capacitación sobre discapacidad y trato adecuado (StraitsTimes). . . . Uber señala que ha lanzado un servicio para personas con discapacidad que no necesitan permanecer en una silla de ruedas durante el viaje (Channel News Asia). . . . La Encuesta *The Kiwi Transport Survey* en Nueva Zelanda señaló algunas deficiencias en el transporte para personas con movilidad reducida. Aunque muchos de los participantes sintieron que los estándares de los vehículos son adecuados para todos, solamente el 40% sintió lo mismo acerca de los senderos peatonales y sólo el 10% sintió que los neozelandeses tienen datos adecuados sobre quién usa y quién no, dichos senderos, y la razón por las que no los usan.

EUROPA Se reporta un importante progreso en la accesibilidad a autobuses y trolebuses en Rusia, según Valeria Sviatkina, nuestro contacto en Moscú desde hace unos veinte años. Escribe que Evgeniy Mihaylov, el director de autobuses y tranvías de Moscú, conocido como Mosgortrans, reporta que **hace cinco años inició un programa para renovar la flota completa de transporte de superficie de Moscú y avanza bien, con un 75% de los autobuses y 33% de los trolebuses reemplazados por vehículos de piso bajo. Se tiene programado que todos los autobuses municipales de Moscú sean más accesibles para el 2018.** El subterráneo de Moscú ha instalado una franja luminosa a lo largo de las plataformas para ayudar a los pasajeros con baja visión. Nuevos edificios también se están volviendo más accesibles, aunque aún falta mucho por hacer en los edificios moscovitas más viejos, tal como sucede en muchas ciudades del mundo... Contacte a mary.crass@oecd.org para una lista de guías gratis publicadas por la Conferencia Europea de Ministros de Transporte hace algunos años. Las guías incluyen accesibilidad a trenes, autobuses, paradas de transporte, taxis, rutas peatonales y más. ¡Obtenga estas invaluable publicaciones mientras haya en existencia!

Reino Unido: Nuestra colega Ann Frye en el Reino Unido señala que hay un gran cuerpo de leyes europeas que establecen estándares para autobuses y trenes. Adicionalmente, un Acta Europea de Accesibilidad avanza hacia la implementación y promoverá el diseño para todos en todos los niveles, incluyendo quioscos de boletos más accesibles en todas las estaciones de transporte. . . . El Foro Internacional de Transporte (ITF) sostuvo una reunión en París en marzo pasado, sobre los beneficios económicos de una accesibilidad mejorada en los sistemas de transporte, la que se espera mejora el compromiso del ITF hacia las necesidades de los

europeos con discapacidad.

Turquía: Se han añadido 400 autobuses accesibles a la flota de más de 6,000 vehículos de Estambul, según reporte de nuestro colega Ad van Herk (foto)).



"Acceso para todos" en Colombia, Bolivia, Brasil, Chile . . .

Importantes ciudades sudamericanas adoptan teleféricos

¡Piense en góndolas para pistas de esquí con asteroides! Varias ciudades latinoamericanas están adoptando teleféricos accesibles para sillas de ruedas para mejorar la movilidad en ciudades como Medellín, Colombia; La Paz, Bolivia; y Rio de Janeiro, Brasil.



Estos sistemas son accesibles para usuarios de sillas de ruedas y otras personas con discapacidad, ya que el piso de la góndola se encuentra a nivel con la estación. Las góndolas se desconectan temporalmente en las estaciones, permitiendo que los pasajeros aborden a la cabina. Algunas ciudades tienen varias líneas con múltiples estaciones. – Foto superior tomada por Tom Rickert en Medellín, Colombia

Una rápida introducción a nuestra prioridad actual de transporte escolar para niños con discapacidad está disponible en inglés en nuestro blog ubicado en el sitio de la Global Partnership for Education. El blog es de la coautoría de Tom Rickert (USA) y Janett Jiménez (México). Ver <http://www.globalpartnership.org/blog/transportation-school-children-disabilities-closing-gap>.

Para recibir nuestro noticiero en inglés por email, favor contactarnos a tom@globalride-sf.org