



Transporte Accesible Alrededor del Mundo

*La Gaceta de
Access Exchange International
Enero 2017*

Creando un estándar para otros países... México califica la accesibilidad de sus líneas BRT

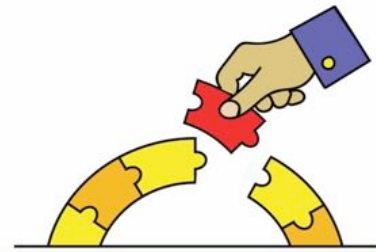
En una revisión pionera de 16 corredores BRT en México, una organización ubicada en la Ciudad de México ha creado la primera evaluación de las características de accesibilidad para 573 estaciones BRT en las ciudades de México, Monterrey, Guadalajara, Chihuahua, Puebla, León, Pachuca, Ciudad Juárez, y el Estado de México.



Respaldada por muchas fotos tomadas en sitio, y por análisis técnicos detallados, la evaluación cubre el acceso a las estaciones, conectividad al espacio público, operación del servicio, el interior tanto de las estaciones como de los vehículos, y transferencia intermodal. El resumen de la evaluación en español está disponible en <http://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/07/DIAGNÓSTICO-DE-ACCESIBILIDAD-DE-LOS-SISTEMAS-BRT-EN-MÉXICO.pdf> La mejor calificada: línea 5 del Metrobús en la Ciudad de México. En último lugar: Vivebús en Ciudad Juárez.

El objetivo de dicha evaluación es alentar a todas las ciudades a mejorar los sistemas existentes y futuros. Ningún sistema es adecuado, según El Poder del Consumidor, agencia sin fines de lucro la cual asumió esta tarea como parte de sus programas que cubren otros aspectos del transporte público.

A las páginas 2 y 3 →



Sale en febrero: *Salvando la Brecha*

(Ilustraciones para AEI por Eli Noyes, Alligator Planet LLC)

Nuestra guía para mejorar el transporte escolar para niños con discapacidad está planeada para ser terminada éste febrero. La primera etapa será la publicación de la versión en inglés: *Bridging the Gap: Your role in transporting children with disabilities to school in developing countries*. También se tiene planeada una versión en español para publicación en unos meses.

La guía se refiere a la necesidad de tener más autobuses escolares y otros tipos de servicios de transporte para estudiantes con discapacidad que lo requieran, así como rutas más seguras y accesibles para los que pueden caminar a la escuela tanto en áreas urbanas como rurales. El transporte es una de las razones principales por las que muchos niños con discapacidad no pueden ir a la escuela en las regiones en vías de desarrollo.

Nuestros estudios de caso en 14 países, los resultados de las encuestas de escuelas en África, así como entrevistas personales con directores de escuela, indican que se necesita mucha ayuda para salvar los obstáculos. Por ejemplo, 74% de las escuelas que respondieron reportan que los senderos son inseguros, con un 88% indicando que ni siquiera están debidamente separados del camino. El transporte público es comúnmente inaccesible en muchos de los países en desarrollo y por lo general el transporte escolar no existe.



Las más de cien páginas de la guía ayudarán a cuantificar estos y otros problemas, la cual tendrá recomendaciones prácticas para los desarrolladores e implementadores de políticas para facilitar que los niños con discapacidad asistan a la escuela.

A la página 5→



Tom Rickert de AEI realizó un video en español (arriba) para el evento de presentación para el documento final de la evaluación, a los profesionales de los sistemas BRT y otros interesados, en la Ciudad de México en julio pasado. Foto cortesía de El Poder del Consumidor

Midiendo la accesibilidad en los BRT – viene de página 1

La organización hace notar que los BRT son una de las mejores opciones de movilidad en las grandes ciudades. Los BRT en México ya dan servicio a más de tres millones de usuarios y pueden ser usados por personas con discapacidad, de igual forma que otras personas que necesitan transporte. El propósito de la evaluación fue calificar los sistemas contra indicadores de accesibilidad para identificar las mejoras necesarias, así como incorporar las buenas prácticas en nuevas rutas. Las autoridades mexicanas están considerando dar seguimiento después de dicha evaluación.

México es el primer país en llevar a cabo un estudio integral de la accesibilidad de los BRT a nivel nacional. AEI se complace en anunciar esta buena práctica, con el fin de alentarla en otros países, incluyendo aquellos con múltiples líneas BRT como China, India, Indonesia, Brasil, Sudáfrica, [A página 3](#)

Foto arriba izquierda: Panelistas durante la presentación de la evaluación de BRT. Empezando de la izquierda, Joaquín Alva Ruíz-Cabañas, Director General en la Comisión Nacional de los Derechos Humanos de México; Daniel Zamudio (El Poder del Consumidor); Janett Jiménez Santos, Consultora en Accesibilidad; Víctor Alvarado, elaboración de la evaluación de BRT para El Poder del Consumidor y Pedro López Fernández, Coordinador del Comité de Accesibilidad de ASOCIVE.

Foto izquierda: Inauguración de la Línea 6 del BRT en la Ciudad de México en enero de 2016. Se han seguido añadiendo nuevas líneas con el crecimiento del sistema, para satisfacer las necesidades de una de las ciudades más grandes del mundo.



¿Puede México iniciar una marcha global hacia sistemas BRT más inclusivos?

(de la Página 2) Colombia y Nigeria. La calidad de las características de accesibilidad es por lo común desigual entre países, entre ciudades de un mismo país y entre las diferentes líneas BRT en la misma ciudad.

El estudio mexicano elogió a ciudades que han mejorado sus sistemas BRT al aprender de las omisiones anteriores. El estudio citó cinco líneas de BRT de la Ciudad de México como evidencia de este proceso, donde cada línea nueva mejora omisiones anteriores. Es importante que los países aprendan de otros para evitar errores innecesarios.

Progreso in Tailandia

Por ejemplo, nuestro colega Joseph Kwan de Hong Kong nos ha referido a Sawang Srisom, Gerente de Proyecto de la iniciativa Transportation for All (T4A), en Bangkok. AEI ha presentado entre sí a los colegas tailandeses y mexicanos, con la esperanza de que se llegue a un método más internacional para la definición de estándares para la integración del transporte público, que conecte todos los modos tanto vehiculares como peatonales. Tales estándares deben tener un seguimiento con auditorías de accesibilidad para determinar su cumplimiento. Deseamos poder alentar este proceso técnico, a la par de incentivar el activismo, de forma que todos los que leen esta gaceta puedan beneficiarse de una acera lo suficientemente amplia, una rampa con una pendiente adecuada, la presencia de un asiento reservado si hay adultos mayores o personas con discapacidad, y todo lo necesario para que lleguen a su destino.

Midiendo y elogiando un buen estándar



La evaluación que hizo México de las características de accesibilidad de sus líneas BRT en nueve ciudades es un concepto más enfocado que *The BRT Standard*, usado por el Institute for Transportation Development and Policy (ITDP), para calificar a los sistemas BRT alrededor del mundo (foto). El estándar del ITDP

premia a los mejores sistemas con un nivel “oro”, seguido por niveles “plata” y “bronce”.

El estándar abarca algunos temas de accesibilidad con menor detalle. Establecer estándares y calificar proyectos puede ser controversial, ya que cada línea BRT puede enfrentar problemas distintos. El estudio en México nos conlleva a pasar a otro nivel “la movilidad para todos,” e invertir los recursos y talentos no sólo en una evaluación, sino también en recomendaciones para su mejora, así como trabajar con las agencias correspondientes para establecer regulaciones al respecto. Esto es algo largamente esperado.



Un puente móvil, desplegado desde la plataforma de esta estación BRT en Yichang, China, elimina la brecha estación-autobús para todos los pasajeros. Si el puente se despliega mientras se abre la puerta el tiempo de viaje no se ve afectado. – Foto de ITDP enviada por Gerhard Menckhoff

Yichang, China, pioneros en una nueva solución para la brecha entre la estación BRT y el autobús

El estudio mexicano encontró que ninguna de sus líneas BRT cumple consistentemente un estándar de no más de 10 cm de distancia entre la plataforma de la estación y el piso del autobús. Yichang, China, aborda este problema con un puente montado en la plataforma. Los métodos con puentes añadidos a los autobuses, o modificando los bordes de las plataformas han sido inconsistentemente utilizados en varios países. Los puentes montados en los autobuses pueden causar retrasos en ciertos casos, pero otros métodos pueden crear brechas peligrosas que requieren cuidados adicionales por parte de todos los pasajeros. Yichang quizá tenga la solución.

La evaluación de accesibilidad en México y los trabajos citados de Tailandia y China muestran acciones que promueven los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas 10.2 y 11.2, centradas en la inclusión y acceso para personas con discapacidad y otros grupos vulnerables.

El transporte para la escuela es la clave de la educación inclusiva para todos



LA BRECHA: Millones de niños con discapacidad no pueden ir a la escuela. El transporte es la pieza faltante. La ilustración inferior muestra la meta: una escuela con niños con discapacidad aprendiendo juntos con niños sin discapacidad. Los niños caminan y viajan a la escuela de diferentes maneras.



CAMINAR: Escuelas, gobiernos y la comunidad internacional necesitan trabajar juntos para construir y mantener caminos seguros para que los niños puedan caminar (o usar su silla de rueda o bicicleta) para ir y regresar de la escuela. Para muchos niños en las áreas rurales el caminar es la única forma de traslado.



TRANSPORTE ASEQUIBLE: Los vehículos pequeños de tres ruedas usualmente cuestan menos que los vehículos más grandes. Su uso debería alentarse en donde sea apropiado. Muchos hogares con niños con discapacidad tienen a la madre a la cabeza. Por lo general son de bajos recursos. Las tarifas de transporte deben estar subsidiadas si se espera que envíen sus niños a la escuela.



AUTOBUSES ESCOLARES: Los sistemas de transporte escolar no están disponibles para muchos niños con discapacidad en países de medio o bajos ingresos. Nuestra postura es el de mejorar el transporte escolar proporcionando vehículos, mantenimiento a largo plazo, y capacitación a conductores y asistentes. Las comunidades locales pueden jugar un papel importante, a través de viajes compartidos o con otra forma de ayuda en ciudades y áreas rurales



El mapa muestra los sitios con estudios de caso para la guía *Bridging the Gap: Your role in transporting children with disabilities to school in developing countries*.

Guía de transporte escolar (continúa)

Estas recomendaciones vienen de aquellos con un conocimiento de primera mano de sus realidades locales, e incluye estudios de caso que aparecerán en nuestra guía, ahora en su fase final de preparación. Los casos de estudio abarcan prácticas útiles en muchos países, y también se describen los retos al transporte, como aquellos que detallamos en nuestras gacetas anteriores de México, Paquistán, Bolivia y Tanzania.

El borrador inicial de nuestra guía recibió comentarios de veinte revisores externos, de ocho países. Sus comentarios han servido para fortalecerla y hacernos notar lo complejo de la situación del transporte escolar. Gracias a nuestra colaboración con el Profesor Paul Ajuwon, de la Missouri State University (EUA), también analizamos las respuestas de más de 40 escuelas del África subsahariana, las cuales nos proporcionaron mucha información de una región donde la mayoría de los niños con discapacidad no asisten a la escuela.

PARA NUESTROS LECTORES EN 80 PAÍSES

TU PUEDES AYUDAR A SALVAR LA BRECHA

- Promover el transporte adecuado para los niños con discapacidad en su ciudad o país.
- Envíenos los datos de contacto de aquellos profesionales de transporte, directores, maestros y oficiales de la escuela que tendrían interés en recibir nuestra guía cuando este listo en español.



Los profesores Oscar Ignacio Guerra Nuñez y Betsy J. Blosser del Departamento de Transmisiones y Comunicación, de la Universidad Estatal de San Francisco, en una reunión con Tom Rickert de AEI.

Videos de la Estatal de San Francisco para ilustrar los retos del transporte escolar

Un grupo de estudiantes y profesores de la Universidad Estatal de San Francisco ha sido invitado a México para junio de 2017, para elaborar videos que “pongan una cara humana” a los retos que enfrentan los niños con discapacidad para ir y regresar de la escuela. La iniciativa es el resultado de la colaboración entre Janett Jiménez Santos, el gobierno del Estado de Hidalgo, otros profesionales en México, la UESF y AEI. El objetivo del proyecto es preparar videos bilingües para ser usados por activistas de los niños con discapacidad.

Una gran idea en Quito, Ecuador

Los pasajeros en una terminal BRT accesible en Quito, tienen una conexión directa con autobuses escolares.



Cuando se trata de transporte inclusivo
Grandes y pequeñas lecciones que hemos aprendido en los pasados 25 años

1. La accesibilidad es una de las primeras víctimas de la violencia y la corrupción en cualquier país.
2. Se necesita tanto del activismo de abajo hacia arriba como de arriba hacia abajo para la planeación en los gobiernos, pero ambos se benefician de una diseminación "transversal" de ideas, cuando las ciudades y países aprenden unos de otros.
3. Si no hay nadie encargado de la implementación del transporte incluyente, entonces nunca se llevará a cabo. ¡Firmar la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad es sólo el primer paso!
4. El transporte público realmente inclusivo debe contener (1) líneas accesibles de "ruta fija" de autobús y de tren, (2) transporte accesible puerta a puerta vía taxi, van, u otros vehículos pequeños, y (3) senderos, aceras y cruces peatonales accesibles en calles.
5. Los servidores públicos deben asegurarse que el transporte, las obras públicas, la policía de tránsito y otras agencias trabajen juntos. Las guías táctiles para personas ciegas que los conducen a elementos urbanos para la infraestructura son algunas de las cosas que pueden salir mal si no haya buena coordinación.
6. Cuando se adquieren nuevos autobuses en forma gradual lo mejor es hacer una ruta completamente accesible, en lugar de repartir dichos autobuses en varias rutas. Esto mantiene un servicio confiable y atrae a los pasajeros con discapacidad que usarán el servicio por primera vez.
7. El día de la inauguración no es el mejor tiempo para evaluar su funcionamiento en una línea nueva. De hecho, muchas cosas pueden salir mal el día de la inauguración.
8. Es mejor primero introducir el servicio puerta a puerta a una pequeña escala y aprender rápidamente antes de crecer el servicio. Evite prometer lo que no puede proporcionar. Crecer el servicio es mejor que recortarlo.
9. El transporte incluyente y los senderos peatonales son cada vez más comunes en las grandes ciudades, pero no en los pueblos pequeños. Áreas rurales pueden aún estar vírgenes. Los pasados 25 años han visto un buen comienzo, pero es sólo el inicio.



Líderes de la discapacidad se reunieron en Ecuador en octubre pasado: La "nueva agenda urbana" fue adoptada en Quito, Ecuador, para servir como una guía para el desarrollo de áreas urbanas por los próximos veinte años, desarrollando los temas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, así como documentos previos como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Más de 30,000 personas participaron en esta reunión.



Un taller con líderes bolivianos se reunió con sus contrapartes de los EUA en una conferencia de educación especial en la Escuela Metodista Walter Henry, de Santa Cruz, en junio pasado. Gretel Silvestre de la República Dominicana, un miembro de nuestro equipo que está preparando nuestra guía de transporte escolar, hizo una presentación a este grupo.

Access Exchange International
San Francisco, Cal., USA
www.globalride-sf.org
tom@globalride-sf.org
1-415-661-6355

Noticias y Notas de Todo el Mundo

ASIA India: Más de 100 estaciones de tren están siendo auditadas en su accesibilidad por orden de la Corte Superior de Bombay, evaluando la necesidad de rampas, guías táctiles, plataformas y otros elementos de accesibilidad (Indianexpress vía GAATES). . . . Malasia reporta preocupaciones similares con sus estaciones KTM. . . . Emiratos Árabes Unidos: Una organización canadiense, GAATES (www.gaates.org), ha sido seleccionada para desarrollar un nuevo proyecto para asegurar la accesibilidad en Dubái para personas con discapacidad a tiempo para la Expo 2020. GAATES trabajará con agencias locales para desarrollar la Estrategia de Accesibilidad Universal y Plan de Acción para el Emirato.

AMERICA LATINA Brasil: Una competencia de diseño, patrocinada por el proyecto de Ciudades Sostenibles del World Resources Institute (WRI) en la Ciudad de Belo Horizonte, recibió propuestas para los alrededores montañosos de una escuela para niños con discapacidad llamada Associação Mineira de Reabilitação, nos reporta Paula Santos Rocha de WRI. (Nota del Editor: Las competencias de diseño para mejorar el acceso a las escuelas pueden contribuir a iniciativas de educación inclusiva en otros países. Por ejemplo, la iniciativa de NOWPDP en Paquistán, reportada en nuestra gaceta previa, para diseñar un mejor triciclo manual para su uso por personas con discapacidad).

EUROPA República Checa: Se han añadido elevadores de pasajeros a las estaciones de transferencia para dos estaciones del metro en Praga. "La Compañía de Transporte Público de Praga anticipa que para 2025 todo el transporte público de Praga será accesible" según reporte de UITP Europa... Letonia: Veinte tranvías adicionales se han ordenado para aumentar al doble la flota de piso bajo de Riga (UITP).

ÁFRICA Sudáfrica ha emitido un borrador de guías operativas para implementar transporte para estudiantes . . . El primer taxi accesible de fabricación local africana empezó su producción en agosto pasado, según reporte del Grupo Nissan de África (noticia enviada por Paul Ajuwon). . . . Kenia: Más de 100,000 niños con discapacidad no pueden asistir a la escuela en el país, según la Special Schools Heads Association de Kenia (Daily Nation, via GAATES). . . . El Institute for Transportation Development & Policy (ITDP), ha



abierto una nueva oficina en Nairobi, un paso que presagia un mejor futuro para los sistemas BRT planeados para el continente.

Transporte Inclusivo en Países en Desarrollo **18° Mesa Redonda Internacional, lista para el 12 de enero de 2017, Washington D.C.**

AEI (USA) e ICSA (Canadá) se complacen en anunciar nuestra Mesa Redonda anual para la mañana del jueves 12 de enero de 2017, en el centro de Washington, con sede en las oficinas centrales de APTA – The American Public Transportation Assn. – en el 1300 "I" Street NW, Washington, D.C. El sitio se encuentra a cuatro cuadras de la Casa Blanca y se llega fácilmente a él desde las estaciones subterráneos Metro Center y McPherson Square.

El evento incluye actualizaciones sobre todos los modos de transporte accesible. Siguiendo nuestro actual interés en el transporte escolar para niños con discapacidad, alentamos el contar con reportes sobre este tema, así como en otros aspectos del transporte tanto urbano como rural en los países en desarrollo. El énfasis es en una atmósfera informal y diálogo mutuo entre los colegas de distintos países.

Las medidas de seguridad en este edificio requieren un pre-registro con AEI. El espacio es limitado y se da preferencia a quienes se registren primero. Les sugerimos contactarnos en tom@globalride-sf.org, con anticipación a nuestra fecha límite que es el viernes 6 de enero.

¿Quiere aprender más sobre el transporte escolar para personas con discapacidad?

Considere asistir al evento "Transporting Students with Disabilities and Pre-schoolers," a realizarse del 17 al 22 de marzo de 2017 en Dallas/Frisco, Texas. Esta conferencia anual en idioma inglés cuenta con sesiones y



talleres, capacitación y una exhibición. Para información y registro vaya a stnonline.com/tsd. Los participantes internacionales son bienvenidos. Foto: Pete Meslin y Janett Jiménez en la conferencia del año pasado.