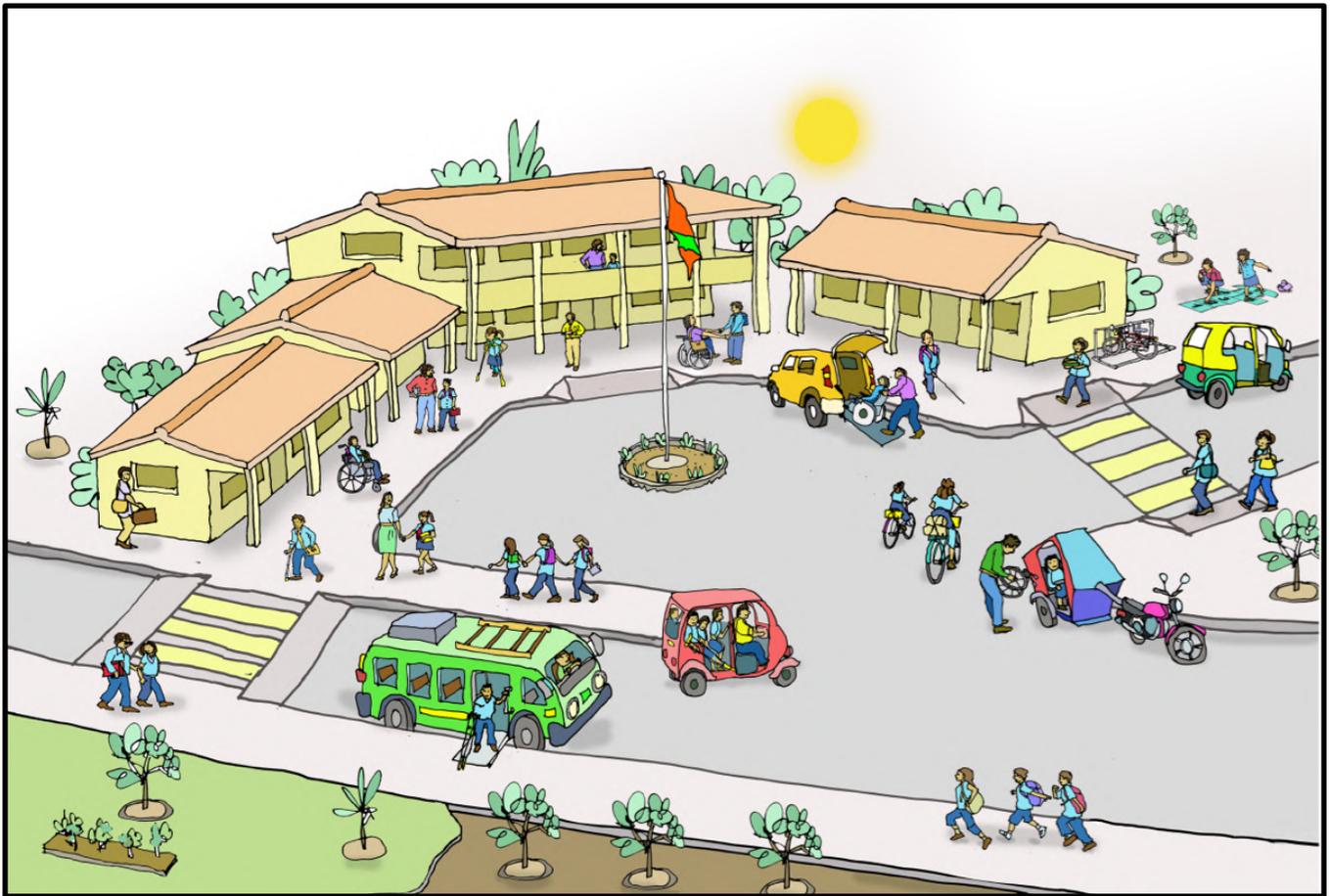


# Niños y Jóvenes Hispanos con Discapacidad: Recomendaciones sobre Transporte Escolar en Estados Unidos y México





**Elaborado y publicado por  
Access Exchange International  
San Francisco, California, EUA  
<[www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org)>  
[tom@globalride-sf.org](mailto:tom@globalride-sf.org)  
teléfono 1-415-661-6355**

**La mayoría del financiamiento para esta publicación fue  
por la Iglesia Metodista Unida de San Francisco.**

Portada: El dibujo debajo del título es una ilustración de niños, con y sin discapacidad, llegando a la escuela mediante diferentes modos de transporte, tales como: caminando, andando en bicicleta o en vehículo (bus y auto equipados con rampa, y vehículos más pequeños usados en muchos países de Latino América). Las características de accesibilidad peatonal incluyen aceras continuas sin desniveles y cruce peatonal con cebrera elevado o usando rampas de acera. Esta imagen fue una contribución de Eli Noyes en San Francisco y también aparece en la portada de la guía internacional de AEI titulada *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo*. Información sobre ésta y otras publicaciones de AEI se encuentran en el Apéndice 6 de este reporte.

© Access Exchange International

Se permite la traducción y reproducción de este material únicamente para fines no comerciales, siempre y cuando se reconozca a Access Exchange International (AEI) como la fuente. Por favor enviar una copia a AEI.

Deslinde de responsabilidad

Este trabajo incluye diferentes prácticas y ejemplos de varios métodos de transporte. Tales prácticas y métodos varían de país en país y no representan necesariamente la aprobación por parte de AEI ni por parte de los autores de esta guía. Las instrucciones en torno a cómo llevar a cabo algún procedimiento específico pueden no ser aplicables en todas las circunstancias. Siempre respete todas las leyes y disposiciones de su país, estado y municipio. Siempre siga las instrucciones del fabricante al utilizar cualquier equipo relacionado al transporte de estudiantes.

Primera publicación en inglés 2021  
Primera publicación en español 2022

## Tabla de Contenido

4	Notas sobre vocabulario, abreviaciones, y revisores
5	<b>Introducción</b>
6	<b>Recomendaciones clave</b>
11	<b>Parte 1: Contexto Regional</b>
21	<b>Parte 2: Estados Unidos</b>
22	Población, cultura, y asistencia escolar de estudiantes hispanos con discapacidad
25	Transporte en bus escolar en Estados Unidos
31	Utilizando transporte público para ir a la escuela
34	Estudio de caso: San Francisco, California
37	Estudio de caso: Dallas, Texas
39	<b>Parte 3: México</b>
40	El transporte escolar en un eslabón faltante
42	Usar transporte público para ir a la escuela en México
44	Estudio de caso: Tijuana, Baja California
46	Conclusiones de cuatro encuestas sobre transporte escolar
49	Estudio de caso: Pachuca de Soto, Hidalgo
54	<b>Parte 4: Apéndices</b>
55	Apéndice 1: Ejemplo de plan de estudios para la capacitación de conductores
56	Apéndice 2: Información sobre el estudiante para conductores y escuelas
57	Apéndice 3: Entrenamiento de viaje
58	Apéndice 4: En busca de transporte para su hijo con necesidades especiales
59	Apéndice 5: Promover las iniciativas de los padres
60	Apéndice 6: Más información sobre transporte escolar de AEI
61	Apéndice 7: Fuentes para más información

## Notas sobre vocabulario, abreviaciones, y revisores

### Anotaciones sobre el vocabulario . . .

- Utilizamos el término *hispano* en este reporte para alinearnos con el término utilizado por muchas de nuestras fuentes: personas con español de herencia. *Latino* es menos preciso, *Latinx* es menos favorecido por nuestros colegas en México, quienes prefieren ser llamados *mexicanos*. Utilizamos los términos *americanos* y *Estados Unidos* sabiendo que el país de Estados Unidos de América (EUA) forma parte de las Américas, que incluye la mayor parte del hemisferio occidental, mientras que el nombre formal de México es Estados Unidos Mexicanos.
- En este reporte usamos indistintamente los términos de *niños con necesidades especiales* y *niños con discapacidad*.
- Las palabras en masculino incluyen cualquier sexo.
- El término *transporte escolar* es normalmente utilizado como una categoría general que incluye viajes por: bus escolar dedicado, diferentes modos de transporte público o privado, caminando, rodando en silla de ruedas, o a través de iniciativas de padres tales como compartir auto a la escuela.

### Abreviaciones utilizadas en este reporte . . .

ADA	Ley de Americanos con Discapacidad, por sus siglas en inglés <i>The Americans with Disabilities Act</i> , que incluyen las regulaciones que especifican los estándares de accesibilidad para vehículos e instalaciones en EUA
CAM	Centro de Asistencia Múltiple, es la abreviación para las escuelas especiales para niños y jóvenes con discapacidad en México
ENADID	Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2018
IDEA	Ley de Educación para Individuos con Discapacidad, por sus siglas en inglés <i>Individuals with Disabilities Education Act</i> , la cual exige transporte escolar gratuito cuando lo requieren los niños con discapacidad en EUA
IEP	Programa Educativo Individualizado, por sus siglas en inglés <i>Individualized Education Program</i> requerido para cada estudiante identificado con alguna discapacidad por la Ley IDEA
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México
SEP	Secretaría de Educación Pública de México
USAER	Unidad de Servicio de Apoyo a la Educación Regular, es la abreviación para los servicios de apoyo para estudiantes que enfrentan barreras para el aprendizaje y participación en escuelas regulares en México

### Agradecemos a los siguientes revisores por sus valiosos comentarios . . .

Se expresa el agradecimiento a Sofía Alquicirez Téllez, Andrés Balcázar de la Cruz, Nicolas Finck, Manuel Hernández Sánchez, Olga Maldonado, Gerhard Menckhoff, Suzanne Moore, Jane Stahl, Annette Williams, y Susan Worts por su revisión y comentarios en todo o partes de este reporte. Los contenidos y recomendaciones en este reporte son el trabajo de muchas manos y pueden no reflejar la opinión de revisores específicos.

## Introducción

Este reporte analiza los factores que impactan en el transporte escolar a niños y jóvenes hispanos con discapacidad en los Estados Unidos y México. Nuestra meta es sugerir maneras de incrementar la asistencia escolar a través de mejoras en el transporte escolar, la caminabilidad, los diferentes modos de transporte público e iniciativas de padres de familia. Nuestro equipo ha realizado entrevistas con personas involucradas en distintos lugares de Estados Unidos y México, y también ha examinado preocupaciones regionales tales como: geografía compartida, cambio climático, diferencias culturales, actividades fronterizas, y las dislocaciones que ocurren alrededor del mundo cuando una frontera separa a un país más rico de un país marcadamente menos rico. Todas las poblaciones de estudiantes deberían disfrutar oportunidades y recursos similares cuando se trate de viajar hacia y desde la escuela, ya sea que se definan por una etnia en común, o, como en el caso de estudiantes hispanos, por una lengua o herencia cultural en común. Esperamos que nuestras observaciones sobre el transporte para niños y jóvenes hispanos en Estados Unidos y México sean de utilidad para estudiantes con necesidades especiales en todas partes del mundo.

El Banco Mundial publicó un reporte hace cuatro años concluyendo que “las brechas en los resultados educativos entre niños con y sin discapacidad han ido incrementándose con el paso del tiempo” en los países menos ricos.<sup>1</sup> Nuestra investigación nos lleva a creer que en México esta brecha se debe en gran parte a la falta de transporte escolar. Las problemáticas del transporte escolar en áreas de bajos ingresos en Estados Unidos también contribuyen a la falta de asistencia.

Este reporte ha sido preparado por un equipo internacional conducido por tres americanos y tres mexicanos. En México: Janett Jiménez Santos, una arquitecta en la Ciudad de México, es una consultora que trabaja internacionalmente y con los gobiernos estatales y federal mexicanos para un transporte inclusivo. Javier Guerrero Aguirre tiene experiencia en la investigación sobre educación especial en la Secretaría de Educación Pública de México y es docente en la Universidad Nacional Autónoma de México. Daniela Briseño Arriaga apoyó en la investigación y gráficos para este reporte. En los Estados Unidos: Tom Rickert, el fundador de Access Exchange International hace más de treinta años y coordinador de este reporte, ha elaborado guías de transporte público para el Banco Mundial y anteriormente se desempeñó como gerente para los servicios de accesibilidad para la ahora Agencia Municipal de Transporte de San Francisco, California. Pete Meslin se desempeñó por veinte años como gerente de transporte escolar, incluso como Director de Transporte para el Distrito Escolar Unificado de Newport-Mesa en el sur de California. Rachel Carp condujo la investigación en Texas y continúa trabajando con niños en situación de vulnerabilidad.

Visite el Apéndice 6 para más materiales de AEI sobre transporte escolar.

---

<sup>1</sup> Male, C., and Q. Wodon (2017), Disability Gaps in Educational Attainment and Literacy, The Price of Exclusion: *Disability and Education Notes Series*, Washington, DC: The World Bank.

## Recomendaciones clave

para mejorar el transporte escolar para niños hispanos con necesidades especiales en EUA y México

### **Incrementar la cooperación entre los sectores interesados en EUA y México**

#### ***Gobiernos, educadores, proveedores de transporte y personal***

**El programa de educación individual debería cruzar las fronteras:** Dependiendo de las circunstancias, niños y jóvenes con necesidades especiales, documentados e indocumentados, pueden reubicarse en EUA y México durante una parte o toda su educación. Cuando sea posible, el programa educativo de cada estudiante debería viajar con los padres o estar disponible para los distritos escolares. En el caso de que los estudiantes que dejaron EUA para continuar sus estudios en México, se podría incluir la traducción al español del Programa Educativo Individualizado (IEP) requerido por la Ley de Educación para Individuos con Discapacidad (IDEA) de EUA. El documento para los estudiantes mexicanos mudándose a EUA podría ser la traducción al inglés de la Propuesta Curricular Adaptada de la Secretaría de Educación Pública de México.

**Los viajes a la escuela e infraestructura peatonal accesible** deberían asegurarse para estudiantes con necesidades especiales que cruzan la frontera diariamente o frecuentemente – de México a los Estados Unidos, o de los Estados Unidos a México – para poder asistir a la escuela.

#### ***Organizaciones y asociaciones sin fines de lucro***

**ONGs y asociaciones sin fines de lucro** que dan servicio a niños y jóvenes hispanos deberían capacitar a su personal en la toma de conciencia sobre las necesidades de niños con discapacidad y de los recursos disponibles en sus respectivos países para satisfacer estas necesidades. El trabajo transfronterizo de organizaciones sin fines de lucro que promueven el transporte escolar debería ser alentado y otros interesados deben aprender de sus experiencias. Las asociaciones de transporte escolar deberían tomar la iniciativa para fomentar la cooperación transfronteriza en eventos que compartan conocimientos y habilidades sobre el transporte escolar.

#### ***Defensores, padres, cuidadores, y estudiantes mayores***

**Informar sobre los recursos:** Padres, cuidadores, y estudiantes mayores deben obtener información para acceder a los recursos que requieren los estudiantes más jóvenes. Se les debe proporcionar herramientas para ser defensores más efectivos.

### **EUA: Enfoque de las necesidades especiales de niños hispanos con discapacidad**

#### ***Dependencias de gobierno, distritos escolares y sus departamentos de transporte***

**Niños inmigrantes:** Todas las jurisdicciones deben respetar la legislación nacional, la cual exige que todos los niños que viven en EUA reciban educación. Todos los niños hispanos inmigrantes con necesidades especiales deben ser incluidos. Los educadores no deben indagar sobre el estatus migratorio de los padres o estudiantes. Los educadores deben entender que padres hispanos indocumentados enfrentan decisiones difíciles sobre el transporte escolar, temiendo que el uso del transporte pueda ocasionar el cuestionamiento sobre su estado migratorio.

**El transporte está incluido:** Soluciones sobre el transporte y la atención a estudiantes sin hogar deben ser proporcionados como parte del Programa Educativo Individualizado (IEP) para estudiantes con discapacidad. Debe prestarse especial atención a la barrera del idioma de los padres, que puede resultar el no entender sus derechos que establece la Ley de Educación para

<p>Individuos con Discapacidad (IDEA). Los padres pueden identificar a una persona que los acompañe a las reuniones del IEP si la barrera por el idioma es una preocupación. La reunión del IEP es también el momento de evaluar si las necesidades de transporte escolar del estudiante puedan ser satisfechas por el transporte público o por viajes en bus escolar.</p>
<p><b>Evaluación de los niños:</b> Los padres hispanos deben ser alentados a evaluar a sus niños con discapacidad, para evitar una colocación incorrecta en educación especial debido a dificultades por el inglés. El no evaluar adecuadamente puede afectar por el resto de su vida.</p>
<p><b>Personal que hable español:</b> Los departamentos de transporte del distrito escolar deben considerar la cultura e idioma, integrando personal que hable español cuando se requiera. Los distritos a menudo requieren mejorar el proceso de reclutamiento para operar el transporte escolar y evitar escasez de personal, el cual ha aumentado durante la pandemia y era común incluso antes de la pandemia.</p>
<p><b>Conductores calificados:</b> En algunos casos se designan tropas de la Guardia Nacional para conducir buses escolares sin la importante capacitación que reciben los conductores regulares. Cuando esto ocurra, no deberían asignarse para conducir buses que transportan estudiantes con necesidades especiales. Los servicios de transporte para estudiantes con necesidades especiales son dictados por su IEP, y los conductores sin capacitación, no importa cuán buena sea su intención, no están calificados para prestar estos servicios.</p>
<p><b>Deberían implementarse indicadores de desempeño</b> basados en metas medibles para monitorear la calidad del transporte escolar para niños con necesidades especiales. Por ejemplo, los estándares para el servicio a tiempo, o el tiempo de respuesta a los padres sobre el servicio.</p>
<p><b>Información en tiempo real para padres:</b> Los distritos escolares deberían considerar el progreso de la tecnología para obtener información en tiempo real en idiomas múltiples, en sus servicios de buses escolares propios o contratados. Se necesita identificar a estos estudiantes para que se les pueda brindar el servicio. (Vea la preocupación de los padres en cuanto a la comunicación en español en el estudio de caso de San Francisco en la página 36.)</p>
<p><b>Transporte público asequible:</b> Los distritos escolares deberían trabajar junto con los departamentos de las ciudades, dependencias de transporte público, y otros servicios para personas de bajos ingresos, sin hogar o estudiantes inmigrantes, para subsidiar las tarifas del transporte público cuando se requiera.</p>
<p>La capacitación y entrenamiento es esencial debido a las necesidades especiales de muchos niños hispanos y sus familias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reconocer y responder:</b> Los conductores y el personal deberían estar totalmente capacitados para reconocer y responder a las necesidades de estudiantes con discapacidad. El mandato <i>Child Find</i> contenido en la legislación federal IDEA requiere que todos los distritos escolares identifiquen y evalúen a <i>todos</i> los niños y jóvenes con discapacidad desde su nacimiento hasta los 21 años de edad.</li> <li>• <b>Capacitación cruzada:</b> Los departamentos de educación especial y transporte deberían compartir la capacitación para abordar temas comunes para apoyar a estudiantes con discapacidad.</li> <li>• <b>Intimidación (bullying):</b> Los conductores y ayudantes deben estar capacitados para prevenir y saber reaccionar ante la intimidación.</li> <li>• <b>Planes de Apoyo a la Conducta</b> deberían ser utilizados en buses e integrados en la instrucción en escuelas.</li> <li>• <b>Debería brindarse entrenamiento de viaje</b> a estudiantes con necesidades especiales para asegurar una experiencia de viaje escolar más inclusiva e integrada. El entrenamiento de viaje</li> </ul>

<p>umenta la seguridad y la confianza al mismo tiempo que permite a muchos estudiantes la transición a la edad adulta más independiente, logrando una mayor movilidad.</p>
<p><b>Dependencias de transporte público</b></p>
<p><b>Promover acuerdos de cooperación</b> entre operadores de buses escolares y de transporte público.</p>
<p><b>Integrar módulos sobre toma de conciencia</b> en la capacitación, actualización y capacitación cruzada para el personal y conductores de transporte público.</p>
<p><b>Educar a los pasajeros</b> para responder adecuadamente frente a niños con discapacidad y sus padres.</p>
<p><b>Asequibilidad:</b> Los departamentos de las ciudades deberían trabajar con las dependencias de transporte público y organizaciones sin fines de lucro para asegurar que personas de bajos ingresos o jóvenes sin hogar puedan acceder al transporte público para ir a la escuela.</p>
<p><b>Defensores, padres y cuidadores, y estudiantes mayores</b></p>
<p><b>Defensores:</b> Cuando se prepara el Programa Educativo Individualizado (IEP), los padres deberían ser asistidos para comprender el proceso y su papel clave en el proceso. Ellos podrían buscar asesoría para abogar mejor por sus niños en las reuniones para el IEP. Esto aplica especialmente para padres que no hablan inglés. (Ver también el Apéndice 4)</p>
<p><b>Investigadores</b></p>
<p><b>Se requiere investigación sobre el transporte escolar:</b> Los investigadores educativos han prestado poca atención al transporte escolar. Algunos trabajos que se requieren son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Establecer correlaciones</b> entre la asistencia escolar y el tiempo de viaje.</li> <li>• <b>Medición de objetivos</b> sobre la calidad de los buses contratados contra los operados por el distrito escolar (p.ej. comparar el número de incidentes documentados a bordo de los buses escolares).</li> <li>• <b>Medir la actitud de los padres</b> respecto a la duración de los viajes en bus.</li> <li>• <b>Comparar</b> el porcentaje de personal que habla español contra los logros educativos de estudiantes hispanos.</li> </ul>
<p><b>MÉXICO: Enfoque a proyectos piloto e implementación de planes concretos</b></p>
<p><b>Dependencias de gobierno, distritos escolares, e investigadores</b></p>
<p><b>Se requiere legislación nacional</b> para establecer un proceso para implementar transporte escolar integral para niños y jóvenes con discapacidad en áreas urbanas y rurales, alineado a lo establecido por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas. Esta legislación debería requerir que las <u>metas</u> se establezcan en correspondencia con <u>indicadores de desempeño</u> para los niveles estatal y municipal. Los lineamientos nacionales deben acompañarse de <u>capacitación</u> a nivel estatal y municipal sobre cómo incorporar gradualmente servicios de bus escolar dedicado y un transporte público más inclusivo. La legislación debería alentar <u>capacity building</u>, incluida la cooperación internacional a través del intercambio de información compartida, experiencias, programas de capacitación, y mejores prácticas.</p>
<p><b>Financiamiento del transporte escolar:</b> Buscar nuevas fuentes económicas para el transporte escolar que provengan del sector privado y de fundaciones para complementar los recursos existentes.</p>
<p><b>Necesidad de implementar rutas de bus accesibles</b> con horarios disponibles para estudiantes con discapacidad, en áreas con alta densidad urbana y, cuando sea posible, en áreas rurales sin disponibilidad de transporte. Los padres deberían poder contactar a un departamento para obtener información sobre los viajes de sus hijos en transporte público y/o en transporte escolar dedicado.</p>

**Selección del sitio escolar:** Exigir que la ubicación para los Centros de Asistencia Múltiple (CAM) considere los costos a largo plazo para los padres u otros, del transporte de estudiantes durante la vida útil del Centro. La selección del sitio debería considerar los costos de transporte.

**Planear, implementar, y evaluar proyectos actuales y crear proyectos piloto** relevantes a niños con discapacidad, con una difusión amplia de hallazgos sobre beneficios y desafíos que enfrentan estos proyectos. Por ejemplo:

- **Buses escolares dedicados:** Examinar los beneficios y desafíos que enfrentan los distritos escolares que han implementado sistemas de buses escolares dedicados, evaluando lo aprendido de escuelas públicas y privadas, así como de ONGs. Buscar como ejemplo los sistemas existentes en México y Latino América. Vea el ejemplo de Curitiba, Brasil, en la guía *Salvando la Brecha* de AEI.
- **Medios de transporte informales:** Explore proyectos existentes que utilizan moto-taxis con tres ruedas u otros medios menos formales de transporte con menor costo, analizando las ventajas y desventajas de tales opciones en términos de seguridad, el uso de equipamiento de seguridad adicional tales como cinturones en asientos y paneles de seguridad en las puertas, capacitación para el conductor, uso en calles con bajo límite de velocidad y la capacidad de ofrecer transporte con menor costo año tras año. Vea la página 42.
- **Uso de ayudantes en el transporte público:** Los requerimientos de que los padres acompañen a sus niños hacia, desde o durante horarios de escuela representan grandes obstáculos para padres con bajos ingresos. Frecuentemente, estos padres deben cuidar a otros niños o trabajar para sostener a sus familias y esto suele resultar en que sus niños con discapacidad no asistan a la escuela. Se requiere explorar opciones de capacitación y financiamiento para ayudantes, incluyendo el voluntariado.
- **Infraestructura peatonal:** Se requieren adecuaciones para la accesibilidad en aceras y cruces peatonales entre el hogar y la escuela de niños que caminan a la escuela, con especial énfasis en el uso de rampas en acera, marcas de cruce peatonal, señales viales y semáforos, y otras adecuaciones en rutas entre paradas de transporte público y escuelas adyacentes o cercanas. Se requiere este enfoque en Centros de Asistencia Múltiple (CAM) y Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER). Vea el estudio de caso del CAM 19 en Pachuca de Soto.
- **DIF:** Los Sistemas para el Desarrollo Integral de las Familias (DIF) municipal y estatal, podrían compartir sus casos de éxito y los desafíos frente a sus esfuerzos para apoyar el transporte escolar en un entorno donde sus vehículos y personal tienen múltiples demandas. Su experiencia acumulada es valiosa.
- **Financiamiento:** Evaluar cómo abordan las escuelas individuales y los distritos escolares la obtención de fondos para el transporte escolar del sector privado, fundaciones y otras instituciones. Se debe hacer hincapié en las fuentes de financiación a largo plazo para permitir que padres de bajos ingresos puedan planear año tras año la educación de sus niños.
- **Sistemas para compartir auto y subsidios:** Investigar opciones que incluyan promover viajes compartidos por padres de niños con discapacidad, así como subsidios para apoyar a padres de bajos ingresos con los costos de viajes escolares. Vea el estudio de caso de Costa Rica en la guía de AEI *Salvando la Brecha*.
- **Aprenda de otros:** Revise las experiencias de otras entidades, tales como el transporte interno y transporte especial para estudiantes con discapacidad de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), así como de otras fuentes en otros países.

**Poner a disposición la información**, por dependencia, por ejemplo, la base de datos a nivel federal del Sistema de Estadísticas Continuas (Formato F-911) de la Secretaría de Educación Pública (SEP) sobre el censo de escuelas con datos básicos que incluyan el total de estudiantes

<p>inscritos con y sin discapacidad.</p>
<p><b>Indicadores para medir el progreso:</b> Trabaje a nivel estatal y federal para medir el desempeño de los programas de educación especial, incluyendo el porcentaje de asistencia real diaria de estudiantes con discapacidad inscritos por escuela en cada municipio y estado. Los indicadores de desempeño también son necesarios para monitorear mejoras en el transporte escolar. Este trabajo debería considerar un modelo común que resulte en una base de datos confiable, tomando como base el modelo social y la experiencia del INEGI de México.</p>
<p><b>Proveer estadísticas</b> por localidad o municipio en función de su área de competencia. Esto puede incluir un censo de vehículos de transporte escolar accesibles, rutas, uso promedio, y otros indicadores de tránsito. En coordinación con la Secretaría de Educación Pública (SEP), podría también incluir el número de estudiantes con discapacidad que asisten al centro escolar y su tasa de asistencia, rezago educativo y tasa de graduación académica.</p>
<p><b>Investigue el uso de vehículos más pequeños:</b> Considere acuerdos con localidades para proporcionar transporte escolar accesible a bajo costo utilizando bici-taxis, moto-taxis de tres ruedas, u otros vehículos pequeños que puedan reducir los costos de transporte y conectar con las rutas principales de transporte público. La seguridad vehicular debe ser abordada, y sopesada contra la alternativa de que los niños con necesidades especiales no asistan a la escuela, por ejemplo, los beneficios y desafíos de los moto-taxis en Chimalhuacán.</p>
<p><b>Departamentos de transporte público</b></p>
<p><b>Capacitar a conductores:</b> Exigir y supervisar la capacitación y actualización periódica a conductores y personal de los departamentos de transporte público para abordar el transporte escolar para niños con discapacidad y sus cuidadores. Idealmente, conductores y personal podrían estar certificados especialmente para servir estudiantes con discapacidad.</p>
<p><b>Mejorar la información pública:</b> A bordo de vehículos de transporte público y en paradas y estaciones de transporte incluir la señal audible y visual, tomando en cuenta las necesidades de niños y jóvenes que asisten a la escuela, así como de adultos con discapacidad, y por supuesto, de todos los pasajeros. Las dependencias municipales deberían publicitar la información de contacto en un punto central en donde los padres puedan buscar información. Estas actividades pueden estar vinculadas con campañas de toma de conciencia comunitaria y anuncios de servicios públicos en medios informativos.</p>
<p><b>Reconocer a los buenos conductores:</b> Considerar maneras de reconocer a conductores sobresalientes, basado en comentarios de los padres. Esto podría realizarse a nivel municipal, estatal o incluso nacional.</p>
<p><b>Cumplimiento de la ley, defensores, padres y cuidadores</b></p>
<p><b>Prevenir la intimidación (bullying):</b> Sensibilizar e involucrar a la comunidad en el cuidado de los niños y jóvenes con discapacidad de modo que no sufran violencia ni discriminación en sus viajes hacia y desde la escuela.</p>
<p><b>Niños y jóvenes con discapacidad</b></p>
<p><b>Consultar a niños y jóvenes con discapacidad:</b> Las personas con discapacidad y sus organizaciones deberían tomar la iniciativa para una promoción inclusiva de transporte escolar y transporte público inclusivo. Los departamentos y las empresas de transporte deberían comenzar estableciendo contacto con ONGs de discapacidad y pasajeros con discapacidad para aprender de primera mano sobre las necesidades de sus clientes con discapacidad.</p>

## **Parte 1: Contexto Regional**

**Fuerzas mayores que impactan al transporte escolar de estudiantes hispanos con necesidades especiales en Estados Unidos y México**

# Contexto Regional

## Fuerzas mayores que impactan al transporte escolar de estudiantes hispanos con necesidades especiales en Estados Unidos y México

Esta sección explora algunas preocupaciones en y entre los estados fronterizos americanos y mexicanos, así como en ambos países. Estas preocupaciones se ven influenciadas por realidades ambientales, sociales y económicas que deben considerarse por su impacto en el transporte.

Por mucho tiempo, las discusiones sobre equidad para personas de bajos ingresos, cuando se trata de educación, han ignorado temas sobre cómo los niños y jóvenes son o no capaces de ir hacia y desde las escuelas. Cuando se trata de niños con discapacidad, el enfoque alrededor del mundo se ha centrado en adecuar los edificios escolares accesibles, pero a menudo se ha ignorado cómo los niños viajan de sus hogares a la escuela. Parte de esto es una renuencia natural a lidiar con problemas que son costosos para resolver. El transporte cuesta dinero ya sea para padres y cuidadores, o bien para los gobiernos o distritos escolares, si ellos son los encargados de este asunto.

El problema se agudiza en aquellas partes del mundo donde se habla español, en donde muchas familias viven en la pobreza, tanto en México como en Estados Unidos. Los padres con bajos ingresos (muchas veces madres solteras) se encuentran a merced del transporte público que pueda existir en México, mientras que en Estados Unidos el acceso al ubicuo bus escolar amarillo debe sobrepasar las barreras del idioma y, para muchos, las barreras típicas que enfrentan aquellos que han huido al norte, a EUA o México por la pobreza y la violencia en otros países



La región del Desierto de Sonora y sus divisiones aparecen en diferentes colores.  
- Mapa de Arizona-Sonora Desert Museum.

En medio de esta pandemia que parece no tener fin y de la política en un mundo caótico, haríamos bien en dar un paso atrás, hacer pausa, y observar algunos contextos a mayor escala para resolver cosas. Por ejemplo, una visión es el poner más atención a las *regiones* que a las *fronteras* políticas. Nuestra visión es prestar atención primero en algunas fuerzas que impactan en México y en el suroeste de los Estados Unidos.

### 1. Toda la región está amenazada por fuerzas desatadas por el calentamiento global

La región en la que se centra este estudio tiene un clima cálido varios meses al año. Se está volviendo más cálido y seco debido al calentamiento global. Esto es especialmente cierto para el Desierto de Sonora, un rasgo geográfico importante de la región que abarca partes de los estados de California, Baja California, Arizona, y Sonora. El Desierto de Sonora en ambos

países registra uno de los mayores incrementos de temperatura durante el verano en el mundo, amenazando la habitabilidad, en partes del área, a familias que no pueden costear el aire acondicionado y no tienen acceso a vehículos con aire acondicionado. Los impactos en el transporte, debido al cambio climático extremo, incluyen desde la capacidad de los niños para caminar o ser transportados a la escuela en climas muy cálidos, hasta el costo del transporte por viaje si el calentamiento global causa que gran parte de la región fronteriza se vuelva menos habitable. A menos de que el calentamiento global se controle, se espera que las condiciones de sequía aumenten en los próximos años a medida que disminuyen las lluvias.



Mientras tanto, las condiciones de sequía en el sur de México y Centro América hacen perder las cosechas, las cuales son una razón clave por la cual familias desesperadas huyen al norte con sus niños, terminando en México o en Estados

Unidos.<sup>1</sup> La mayoría de los inmigrantes hispanos de fuera de México provienen de El Salvador, Guatemala, y Honduras (en ese orden). Conforme el clima cambie, incrementará la migración al norte en los próximos años, resultando en el aumento de estudiantes hispanos, incluyendo a aquellos con necesidades especiales, lo que a su vez puede generar un requerimiento de transporte escolar para que estos niños y jóvenes con discapacidad sean llevados hacia y desde la escuela.

## 2. Fronteras entre países con grandes diferencias de riqueza en todo el mundo conllevan a la migración hacia el norte, similar a la situación entre EUA y Mexico

Los desafíos del calentamiento global incrementan los problemas provocados en Estados Unidos y México por las fuertes desigualdades en la distribución de la riqueza. En México, el 1% de la población posee más del 40% de la riqueza y en Estados Unidos, el 1% posee al menos el 40% de la riqueza.<sup>2</sup> Sin embargo, 56 millones de mexicanos, o cerca del 44% de la población, se encuentran debajo de la línea de pobreza de acuerdo a los estándares mexicanos, comparado con sólo el 10.5% en los EUA, de acuerdo a

<sup>1</sup> Gotlieb, Y., Pérez-Briceño, P., Hidalgo, H. y Alfaro, E. (2019), El Corredor Seco de Centro América: una declaración de consenso y sus antecedentes, *Revista Yu'am* 3(5): 42-51. El mapa adjunto, arriba, está basado en la cartografía digital por Paula M. Pérez-Briceño y la fuente se menciona como *CIAT - World Bank - UNEP* (1999).

<sup>2</sup> Entre las muchas fuentes de datos, resaltamos los datos de EUA citados el 6 de diciembre de 2017 en el Washington Post, basados en la investigación del economista Edward M. Wolff, y datos mexicanos citados en *Statista: Latino América: desigualdad de la riqueza basada en la concentración de ingresos por país* 2019, publicado por Teresa Romero, el 5 de julio del 2021. La cifra del 10.5% para los americanos por debajo del nivel de pobreza proviene de los datos de la Oficina de Censos de EUA en 2019, mientras que la cifra del 44% para México proviene del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) de México. Las definiciones de pobreza varían entre los países.

estándares americanos. Los niveles de pobreza en los países adyacentes a Centro América son también preocupantes. Por muchos años, la desesperación de familias viviendo en la pobreza impulsó la migración hacia el norte, incrementando la necesidad de niños hispanos durante sus primeros años en EUA. En años más recientes, incluso antes de la pandemia, la migración a EUA pudo haber sido sobrevalorada debido al aumento de población. Durante la pasada década, Estados Unidos experimentó la tasa de crecimiento poblacional más lenta en ocho décadas por la caída de tasas de fertilidad y la reducción de la inmigración.<sup>3</sup>

### **3. México y EUA tienen enfoques similares para la educación especial, pero hay gran diferencia en cuanto al transporte escolar**

Ambos países están de acuerdo con que la educación debe ser tan integrada e inclusiva como sea posible, y que los niños con necesidades especiales deberían beneficiarse de una política de educación pública gratuita para todos los niños y jóvenes, incluyendo aquellos con discapacidad. Si bien México se queda corto en la implementación, ambos países comparten un compromiso común donde los diferentes niveles de gobierno deben financiar la mayoría o todos los costos de construcción de escuelas y los salarios de los maestros de niños con necesidades especiales. *Una de las diferencias más evidentes es que el marco legal mexicano no contempla el transporte escolar para niños con necesidades especiales, mientras que, en Estados Unidos, al menos en teoría, se financia completamente este compromiso. La falta de transporte escolar en México ha tenido un impacto muy negativo en la capacidad de niños con discapacidad de asistir a la escuela.* EUA ha aplicado enérgicamente la legislación que exige al gobierno financiar el transporte escolar para niños con necesidades especiales, mientras que México no solo carece de esta legislación, sino que provee poca asistencia a la mayoría de padres y cuidadores para llevar a sus niños a la escuela. Cuando se trata de transporte escolar, existen problemas en EUA (vea la Parte 2 de este reporte) pero el problema es mucho mayor en México (vea la Parte 3).

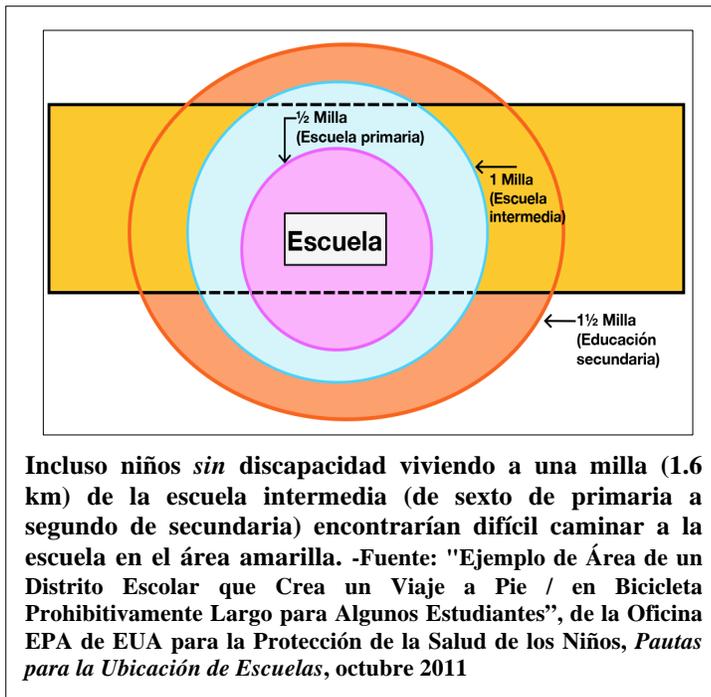
### **4. La falta de transporte escolar en México impide que muchos niños con necesidades especiales vayan a la escuela, o sólo permite poca asistencia a la escuela**

Si un niño con discapacidad vive muy lejos de su escuela como para caminar, rodar en silla de ruedas o ser cargado, y los padres carecen de los medios para tener un automóvil o acceder de una manera alternativa para llegar a la escuela, entonces la falta de transporte impedirá que los niños asistan a clases. Esta situación se muestra en la ilustración de la siguiente página, y se muestra en detalle para una escuela real en México en la página 50. Entre más lejos vive un niño de la escuela, más difícil se vuelve la situación. Nuestra investigación ha sugerido repetidamente que la falta de un transporte escolar seguro, confiable, asequible y accesible, representa casi el 25% a más de 40% por la falta de asistencia escolar de niños con necesidades especiales en las regiones con más bajos ingresos alrededor del mundo. Esta situación se documenta en nuestra

---

<sup>3</sup> Frey, W.F. (5 de diciembre, 2020), Justo antes del COVID-19, la migración americana alcanzó el mínimo de 73 años, *Instituto Brookings*, citando datos el Censo de EUA de 2019-20. Ver también Jordan, M. (10 de agosto, 2021) La Disminución de la Inmigración Amenaza el Crecimiento de las Regiones en Aumento. *NY Times*.

guía, *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo.*



Esta situación se vuelve especialmente grave cuando las dependencias gubernamentales encargadas de encontrar predios para las escuelas eligen lugares alejados de donde viven los niños con discapacidad, para minimizar el costo de la propiedad para la ubicación de la escuela. El dinero "ahorrado" en este costo único lo terminan pagando los padres que pagan los costos de transporte más altos para sus hijos durante muchos años de escolaridad, lo cual es una de las razones por las que muchos niños no asisten a la escuela. Si, eventualmente, el gobierno subsidiara estos costos continuos de transporte, este costo podría superar el costo único de un predio más céntrico.

## 5. Nuestra frontera común es un lugar dinámico con personas que cruzan en ambos sentidos para propósitos múltiples, incluyendo a miles de niños y jóvenes que cruzan diario para asistir a la escuela

La frontera entre México y Estados Unidos es la frontera internacional cruzada con más frecuencia en el mundo, con aproximadamente 350 millones de cruces legales al año en tiempos de pre-pandemia. Hay 48 puntos de cruce fronterizo entre Estados Unidos y México. Antes de la pandemia, la frontera terrestre de Estados Unidos / México entre San Diego y Tijuana era probablemente la más transitada del mundo, con 70,000 vehículos en dirección norte y 20,000 personas cruzando diariamente. Cientos de miles de ciudadanos americanos cruzan a México cada año para adquirir servicios médicos y dentales a menor costo. Otro grupo de personas de México cruzan a los Estados Unidos para residir, buscando el bien de sus hijos con discapacidad que necesitan atención médica más avanzada. Adicionalmente cientos de miles jubilados de EUA han cruzado la frontera para llevar una vida menos costosa en México.<sup>4</sup>

Varios miles de niños y jóvenes mexicanos, muchos o la mayoría ciudadanos americanos por nacimiento, cruzan la frontera diariamente para asistir a escuelas públicas y universidades en California, Nuevo México, Arizona y Texas. El tránsito es particularmente pesado en las regiones de San Diego y El Paso. Otros cientos son

<sup>4</sup> Los datos sobre los cruces legales por año provienen de San Ysidro Port of Entry, *Wikipedia*, el cual cita datos de la Administración de Servicios Generales de EUA recuperados en 2018. Las cifras de visitas médicas y de retirados son estimaciones.

ciudadanos de EUA que cruzan diario del área de San Diego a México, principalmente para asistir a cursos técnicos o de negocios en los campus universitarios CETYS de Tijuana y Mexicali.<sup>5</sup> Los problemas migratorios en México y Centro América deben analizarse en este contexto más amplio.

## **6. Las diferencias culturales importan, particularmente para niños con necesidades especiales que recientemente ingresan a las escuelas en EUA o México**

Independientemente del estatus legal, las familias hispanas que han migrado a los EUA de Latino América, así como familias hispanas que han migrado a México desde EUA, experimentan el choque cultural al encontrarse en un nuevo entorno.

**Padres con niños con necesidades especiales recién llegados de México a EUA** arriban a un entorno que por lo regular proporciona escuelas con más y mejores fondos, más oportunidades de educación especial para niños con discapacidad, y cuando es necesario, transporte escolar para dichos niños sin costo adicional como lo requiere la ley. Sin embargo, hay padres que pueden enfrentar una difícil decisión sobre si inscribir a sus hijos a una escuela, y cómo hacerlo en medio de una desorientación cultural o con barreras por el idioma, falta de empleo, y una sociedad con valores culturales diferentes.

La actitud hacia la discapacidad en México tiende a diferenciarse de aquella de EUA, percibiendo más la discapacidad como un problema interno a ser tratado por la familia. Puede haber más vergüenza sobre la discapacidad por parte de los padres. Esta percepción puede haber sido aprendida en medio de un rechazo social, falta de una evaluación adecuada de discapacidad, y falta de servicios sociales o facilidades de educación especial. El “significado” de discapacidad puede haber sido formado en medio de una falta de transporte escolar. Especialmente en áreas rurales con poco o sin transporte escolar, pudo haber sido imposible enviar a sus hijos a cualquier escuela, y menos a una escuela preparada para dar el apoyo adicional que se necesita. Por tales razones, puede que migrantes rurales o personas con bajos ingresos de México y Centro América puedan no tener *expectativas* sobre una educación especializada disponible e integrada en escuelas regulares o especiales, en el nuevo ambiente en EUA. Esta preocupación se agrava por una *barrera del idioma y barreras de cultura*, y, para aquellos sin documentación, por *miedo* a que los estudiantes de educación especial puedan exponer a sus padres a la vista pública, *particularmente durante el viaje del niño hacia y desde la escuela*.

**Padres hispanos recién llegados a México desde EUA o Centro América** enfrentan sus propios problemas. Muchos de ellos se encuentran entre los estudiantes migrantes sufriendo un choque cultural y, en algunos casos, los traumas más significativos por riesgos en el viaje y dislocación familiar. Tales niños pueden tener discapacidades diagnosticadas o no diagnosticadas, y pueden ser empeoradas por sus experiencias como migrantes o refugiados.

---

<sup>5</sup> Reportes pre-pandémicos de cinco periódicos de diferentes áreas fronterizas de los EUA suman más de 6,000 estudiantes que se desplazaron diariamente a escuelas en EUA, y representa una estimación conservadora. El estimado de estudiantes de EUA en CETYS proviene del *San Diego Union-Tribune*, 24 de febrero del 2020.

Los niños hispanos de Estados Unidos pueden haber perdido su familiaridad con el español, y especialmente en su lectura y escritura, debido al entorno donde son enseñados a leer y escribir en inglés. Por una variedad de razones sus padres pueden decidir regresar a vivir a México o a algún otro sitio de Latino América. La gama de razones puede ser positiva, tal como reunirse con familiares o por razones de empleo. Pero, también puede ser por la deportación a México de padres y niños indocumentados en EUA. Las escuelas mexicanas rara vez cuentan con programas para Aprendices de Español, dado que han tenido menos necesidad de estudiar el español como una segunda lengua. Esto puede ser un desafío para los distritos escolares mexicanos. Por ejemplo, hubo una crisis en el sistema de escuelas públicas de Baja California en 2018, cuando un flujo de niños de EUA – muchos deportados con sus padres – alcanzaron los cerca de cincuenta mil estudiantes, creando comprensibles tensiones y llevando a las autoridades locales a expandir rápidamente su Programa Binacional de Educación Migrante. Los estudiantes recién llegados sufren de una dislocación que puede ser de manera continua: “Los niños migrantes no paran de moverse”, comentó el coordinador del Programa.<sup>6</sup> Un problema aún más severo es el que pueden enfrentar los niños migrantes de Centro América tratando de escapar de la pobreza, especialmente de El Salvador, Guatemala, Honduras, así como otros migrantes llegando a México desde Haití, u otros países del Caribe, Asia y África.

## **7. El rol de ONGs en la promoción de transporte escolar para niños con discapacidad**

Existen muchas fundaciones, bancos de desarrollo, organizaciones de ayuda internacional, y gobiernos de todos los niveles que deberían estar interesados en promover el transporte de las personas con discapacidad. También hay Organizaciones No Gubernamentales (ONG) bien establecidas que realizan un excelente trabajo en este campo. Todas estas organizaciones deben evitar el *siló thinking*, es decir fallar en vincular a la educación con el transporte escolar, o fallar en la cooperación con alguna organización secular o basada en la fe que promueve mejoras sociales en países donde gran parte de la población vive en la pobreza.

Las organizaciones más grandes suelen ignorar el trabajo de organizaciones sin fines de lucro, las cuales con frecuencia son capaces de abogar por el transporte escolar e implementar proyectos piloto con presupuestos mínimos, menos burocracia, y más flexibilidad. Los gobiernos y los bancos de desarrollo harían bien si tomarán en cuenta la experiencia de dichas organizaciones, teniendo en mente que gran parte de la infraestructura de servicio social en muchos países ha sido iniciada por tales comunidades de fe o iniciativas seculares.

Existen muchas ONGs en México que necesitan el apoyo de donantes locales. Los siguientes son ejemplos de un acercamiento más regional por parte de organizaciones *transfronterizas*, normalmente fondeadas por una mezcla de financiamiento y donaciones, que apoyan el transporte escolar en México u otros países. Hemos seleccionado tres

---

<sup>6</sup> Alumnos extranjeros alcanzan los 52 mil en el estado (22 de febrero del 2019), *Noticias/Frontera*, difundidas por COPASEBC (una ONG dedicada a mejorar la educación en Baja California). La cita es del Coordinador del Programa Binacional de Educación Migrante de Baja California (PROBEM).

organizaciones como representativas de *diferentes modelos* para apoyar el transporte escolar.

El Rancho Santa Marta, cerca de San Vicente en Baja California, brinda servicio a estudiantes en riesgo, con énfasis en la integración de niños con discapacidad en su



escuela de educación regular. Atiende a 300 estudiantes desde jardín de niños al noveno grado (tercer grado de secundaria). Esta escuela evangélica es sostenida por donaciones de un ministerio cristiano en el sur de California. Con cuarenta años de experiencia, han refinado la operación de sus buses escolares para cumplir con la demanda que va más allá de San Vicente (foto arriba,

cortesía del Rancho Santa Marta), usando una flota de seis buses que viajan hacia algunas localidades del sur de San Vicente en el área rural de Baja California. Se solicita a los padres que lleven a sus hijos a puntos de encuentro en esas localidades para reducir los tiempos de viaje.<sup>7</sup> Visite [ranchosantamarta.org](http://ranchosantamarta.org) para más información.

Mobility Worldwide (<https://mobilityworldwide.org>) es un proyecto formalmente secular, pero con raíces en la Iglesia Metodista Unida en varias partes de Estados Unidos. Desde 1994, esta organización ha apoyado con dispositivos de movilidad personal a niños y adultos con discapacidad en México y muchos otros países alrededor del mundo. Sillas de ruedas *de mano* de tres ruedas, con capacidad de transportar productos, son fabricadas por voluntarios en EUA y distribuidas a través de otras organizaciones trabajando en docenas de países en las Américas, África y Asia.<sup>8</sup> A finales del 2021 esta organización sostuvo una conferencia virtual reuniendo fabricantes líderes y promotores de sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad personal para mejorar la difusión de ayudas para la movilidad en países de bajos ingresos.

El Proyecto de Bus Benjamín (<http://thebenjaminbusproject.com>) es un ejemplo de una



pequeña organización secular sin fines de lucro en el oeste de Estados Unidos que provee transporte para niños con necesidades especiales. Con el trabajo centrado en Panajachel, Guatemala, esta organización ha adoptado una escuela en un pueblo. Con el gobierno local proporcionando un edificio y dos maestros, el Proyecto de Bus Benjamín dispone de un mini-bus escolar (foto), el

<sup>7</sup> Información obtenida en una entrevista con Bill Lawrence del personal de apoyo en Rancho Santa Marta el 28 de agosto del 2021.

<sup>8</sup> Información basada en discusiones con Scott Walters, Director Ejecutivo de Mobility Worldwide, en abril del 2021, y con Margot Newcomb, Presidenta de su Junta Directiva, el 29 de septiembre del 2021.

cual en tiempos sin pandemia llevaba a los niños de las localidades más cercanas a la escuela. Acertadamente, una organización tan pequeña, financiada por donantes en EUA, renta el bus localmente, dejando en manos de la arrendadora el suministro de combustible, seguros y mantenimiento del vehículo. El Proyecto de Bus Benjamín paga a un maestro de medio tiempo que también funge como ayudante a bordo del bus, liberando a la madre de la carga a acompañar a sus hijos hacia y desde su escuela en bus público (si existe), y así poder cuidar a sus otros hijos o trabajar para poner comida en la mesa. Este modelo integra el componente de transporte en los recursos disponibles localmente.<sup>9</sup>

## **8. Comentario sobre el aprendizaje en línea**

No está dentro del alcance de este reporte el analizar las complejas problemáticas que surgen del aprendizaje en línea que niños con discapacidad enfrentaron y enfrentan durante la pandemia del Covid-19. En general, con algunas excepciones, para los niños con discapacidad resulta mucho mejor las clases presenciales que el aprendizaje virtual. Puede ser que se haya aprendido mucho durante la pandemia, pero queda claro que los niños con discapacidad que crecen en hogares de bajos ingresos, aún asumiendo que tienen acceso a internet y a la tecnología, tienen mayores dificultades para aprender en línea. El aprendizaje en línea “resuelve” la necesidad del transporte escolar para lograr una asistencia diaria al centro escolar. Esto sería importante para niños viviendo en circunstancias aisladas que los impiden asistir a cualquier escuela. La mayor necesidad, claramente, es que los niños con discapacidad puedan asistir a la escuela, socializar con otros niños, tener interacción directa con maestros, y, como el resto de nosotros, “volver al mundo” después de enfrentar el estrés provocado por una pandemia global.

### **Se requieren acciones para asuntos regionales desde una perspectiva regional**

Las realidades interconectadas sobre clima y calentamiento global, riqueza y pobreza, diferencias culturales, lenguas habladas, y políticas nacionales de salud y educación, afectan los programas de educación especial en Estados Unidos y México. Ningún país puede aislarse de problemas más amplios como son los globales. Los países pueden detenerse en sus fronteras, pero las regiones enteras y el mundo entero es impactado por pandemias, calentamiento global, y empeoramientos por eventos climáticos. Tales factores, a su vez, impactan los extremos de riqueza y pobreza y las actitudes culturales que resultan de tales extremos. Impactan a la educación en general, a la educación especial en particular, y al transporte escolar para estudiantes con discapacidad.

Antes de analizar las situaciones específicas dentro de EUA (Parte 2) o México (Parte 3), ofrecemos estas sugerencias para mitigar algunas preocupaciones regionales:

- 1) Gran parte del territorio al norte y sur de la frontera entre EUA / México está sujeto a un calentamiento más grave que en otras partes del mundo. A menos de que el calentamiento global sea contrarrestado, la pérdida del hábitat del ser humano podría tener un efecto negativo en la educación y el transporte escolar de la región.

---

<sup>9</sup> La información sobre El Proyecto de Bus Benjamín incluye discusiones con Charla Wistos en agosto del 2021.

- 2) Tanto las dependencias de gobierno como las organizaciones sin fines de lucro y de voluntariado deberían hacer una búsqueda para identificar a los niños con necesidades especiales que llegan de otro país. Deberían proporcionar a los padres de niños con discapacidad la información sobre cómo obtener una evaluación o atención médica para sus hijos, y la disponibilidad de servicios de educación especial, cómo registrarse a dichos servicios y cómo acceder a un transporte seguro hacia y desde las escuelas.
- 3) De ser posible, los registros educativos de los niños con discapacidad deben viajar con los padres o estar disponibles para los distritos escolares anteriores y futuros. Por ejemplo, estudiantes hispanos con necesidades especiales, al dejar EUA, deberían contar con una versión traducida al español del Programa Educativo Individualizado (IEP), mientras estudiantes mexicanos que dejan México deberían tener una versión traducida al inglés de la Propuesta Curricular Adaptada de la Secretaría de Educación Pública (SEP).
- 4) Existen varias organizaciones de voluntariado en EUA que fomentan el transporte escolar en una que otra área de México o Centro América. Las ONG de EUA y México, debieran compartir sus experiencias sobre el transporte escolar con los distritos de educación pública. Estas experiencias debieran fomentar soluciones de manera progresiva, considerando el financiamiento a largo plazo por parte de los gobiernos locales e inversiones a largo plazo por parte de fundaciones o el sector privado.
- 5) Las asociaciones comerciales, fabricantes de buses, distritos escolares, y organizaciones sin fines de lucro que promueven el transporte escolar en EUA deberían reforzar las relaciones con sus pares en México. Los profesionales del transporte en EUA deberían compartir sus conocimientos y habilidades en transporte escolar cuando se requiera por sus colegas en México. Conferencias en el ámbito de transporte escolar en EUA deberían estar disponibles para colegas mexicanos, así como conferencias sobre temas de transporte en México deberían estar disponibles para colegas americanos.

## **Parte 2: Estados Unidos**

**Enfoque en las necesidades específicas de niños hispanos con discapacidad**

## Población, cultura y asistencia escolar de estudiantes hispanos con discapacidad en cuatro estados clave

**Datos de los cuatro estados de EUA que comparten la frontera entre EUA y México: California (CA), Arizona (AZ), Nuevo México (NM), y Texas (TX)**

	CA	AZ	NM	TX
Población total en <b>millones</b> Total: Aprox. 80 millones (Oficina de Censos de EUA)	40	7.2	2.1	30
Hispanos en <b>millones</b> y como % de población total. Total: Aprox. 30 millones (Oficina de Censos de EUA)	15.6 39%	2.2 31%	1.0 50%	11.4 38%
Niños en escuelas públicas en <b>millones</b> (Hanson, Melanie, "Matrícula Escolar K-12 y Población Estudiantil" 19 Sept. 21 EducationData.org,	6.2	1.1	.3	5.5
Todos los estudiantes con discapacidad edades 3-21 en <b>miles</b> y como % de <u>todos</u> los niños en la escuela. Total: Aprox. 1.5 millones (Centro de Estadísticas Educativas Nacional, 2018-19; EducationData.org; CA Depto de Inscripción Educativa)	795 12.8%	135 12.3%	49 16.6%	540 9.8%
Niños hispanos en escuelas públicas como % de <u>todos</u> los niños en escuelas*	55%	45%	62%	53%
Estudiantes hispanos con discapacidad, en <b>miles</b> ** Total: 822,000	451	65	34	272
Los números están redondeados, son aproximados y de años recientes. Ver datos de los estados fronterizos mexicanos en la página 40.				

\* CA: Cal. Depto. de Ed., Datos Rápidos sobre Educación en Calif., ciclo escolar 2019-20; AZ: extrapolado de *Ballotpedia*, Educación pública en Arizona; NM: *NewMexicoKidScan*, Estado de educación en Nuevo México, 2018; TX: Departamento de Educación en Texas, 2019-20  
\*\* Fuente: Exhibiciones A-3 y A-4 del 42vo Reporte Anual para el Congreso de Implementación de la Ley de Educación para Individuos con Discapacidad, 2020, páginas 278-281.

Esta parte del reporte trata sobre aspectos del transporte escolar para los estudiantes hispanos con discapacidad en EUA, incluyendo una discusión sobre temas que impactan los viajes de los niños hacia y desde la escuela, seguido por secciones sobre el transporte escolar en bus y en transporte público local, y concluye con estudios de caso en San Francisco (California) y Dallas (Texas).

Los estudiantes en Estados Unidos suelen ir a la escuela de los 5 a los 18 años de edad, comenzando por jardín de niños (preescolar), y luego a los grados del 1 al 12. La escuela elemental (primaria) normalmente llega al 5to grado, la escuela media (secundaria) cubre del 6to al 8vo grado, y la escuela alta (preparatoria) del 9no al 12vo grado. Los niños con discapacidad deben calificar para recibir educación especial gratuita y servicios relacionados. La Ley de Educación para Individuos con Discapacidad (IDEA) define a un "niño con discapacidad," y enlista 13 categorías de discapacidad bajo las cuales los niños pueden calificar para recibir educación especial y servicios relacionados incluyendo transporte gratuito hacia y desde la escuela cuando se necesite.

### 1. Tendencias de la población y asistencia escolar

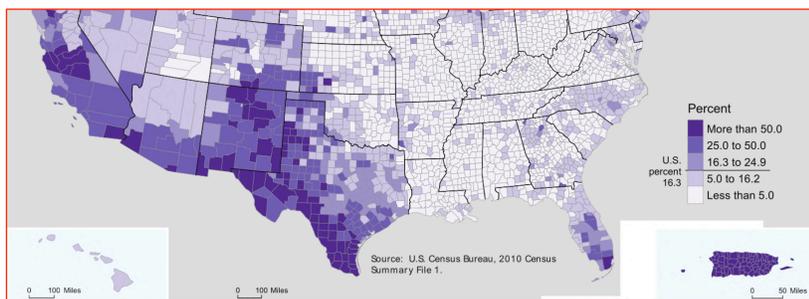
Los datos del 2020 de la Oficina de Censos de EUA reportan que

aproximadamente 61 millones de americanos (18.5% de la población de EUA) se identifican a sí mismos con origen "latino o hispano".

**Cerca de la mitad de los residentes hispanos** - aproximadamente 30 millones - viven en los cuatro estados de EUA que hacen frontera con México, como se muestra en la tabla arriba y el mapa en la próxima página. La mayoría de las personas hispanas en la región son de herencia mexicana. Sin embargo, cerca de un millón de personas con

herencia centro-americana vive en California, complementando a cerca de 11 millones con herencia mexicana. Se reportan al menos 330,000 centro-americanos viviendo en áreas metropolitanas de Houston y Dallas en Texas. El número de centro-americanos en Arizona y Nuevo México es mucho más bajo<sup>1</sup> y, por supuesto, números aún más pequeños están presentes con una herencia que se extiende a todos los países que hablan español. El promedio de la población *hispana* en los cuatro estados fronterizos en EUA excede la población *combinada* de los seis estados mexicanos fronterizos.

La mayoría de los 13 millones de estudiantes en escuelas públicas en los cuatro estados de EUA son hispanos. Los estudiantes latinos son inscritos en clases de educación especial casi en la misma medida que los demás estudiantes. Más de 800,000 estudiantes hispanos en los cuatro estados han sido evaluados con alguna discapacidad y califican para servicios de educación especial en algún nivel.



**Población hispana como porcentaje del total de población por condado** Fuente: Oficina de Censos de EUA. Censo 2010

Texas es una excepción, teniendo el porcentaje más bajo de estudiantes que califican para servicios de educación especial bajo la Ley IDEA. En todos los cuatro estados, del 13% al 15% de estudiantes con discapacidad se clasifican como personas con impedimentos para el

habla o lenguaje. Pero solo 4% o 5% son clasificados con discapacidad intelectual, exceptuando por Texas, el cual clasifica a 10% de estudiantes con dicha discapacidad. Esto podría indicar que muchos estudiantes hispanos en Texas están mal clasificados con discapacidad intelectual debido a una barrera por el idioma.

## 2. El estatus migratorio y la cultura tienen un impacto en el transporte escolar

Por décadas, han existido preocupaciones por la baja tasa de asistencia escolar de niños de trabajadores migrantes de México, los cuales viajan de un lugar a otro con sus padres; la asistencia escolar de niños de padres indocumentados es una preocupación aunada. En general, el número de inmigrantes indocumentados en EUA se ha mantenido o ha disminuido en los últimos años. La mayoría de personas indocumentadas de *todos* los países viven en veinte áreas metropolitanas de EUA. Se estima que aproximadamente 1.7 millones de inmigrantes indocumentados viven en cinco áreas metropolitanas de California y 1.1 millones en tres áreas metropolitanas de Texas. Estos dos estados suman alrededor de 2.8 millones de residentes indocumentados en las áreas urbanas más grandes. Vea abajo nuestros estudios de caso en dos de estas áreas: San Francisco, en el área metropolitana de San Francisco-Oakland-Hayward en California, y Dallas, en el área metropolitana de Dallas-Fort Worth-Arlington en Texas.<sup>2</sup> El *Pew Research Center*

<sup>1</sup> O'Connor, A., J. Batalova, y J. Bolter (15 de agosto del 2019), Central American Immigrants in the United States, *Instituto de Políticas Migratorias (Migration Policy Institute, USA)*.

<sup>2</sup> Passel, J.S., and C. D'Vera (11 de marzo del 2019), 20 metro areas are home to six-in-ten unauthorized immigrants in U.S., *Centro de Investigación Pew*.

menciona que el 12.3% de los estudiantes de K-12 en escuelas de California tienen un padre inmigrante no documentado.<sup>3</sup> Para información sobre como proteger a estudiantes vulnerables o indocumentados, vea las recomendaciones de la Universidad de Stanford en el Apéndice 7 para obtener la fuente.

La investigación de Jesús M. Barajas en el área de la Bahía de San Francisco, aunque está centrada en el ciclismo como modo de transporte, da luz a problemáticas que enfrentan padres hispanos en el área urbana de San Francisco. Basado en su hallazgo de que los latinos nacidos en EUA pueden tener patrones de viaje distintos a los latinos extranjeros, Barajas menciona que “el importante rol que la identidad - en este caso la identidad del migrante - juega en el comportamiento del viaje.” Barajas declara que “los planificadores suelen olvidar la influencia que los vínculos sociales, la cultura y la experiencia tienen en las decisiones de viaje de las personas . . . La narrativa cultural, por ejemplo, tabúes y prohibiciones para mujeres a andar en bicicleta o hábitos de viaje en sus países de origen, también pueden informar las actitudes del inmigrante . . .” En una conclusión sobre la situación de los comúnmente indocumentados padres de niños hispanos con discapacidad, Barajas declara que “La intersección entre el conocimiento del idioma (inglés) y el estatus migratorio podrían ser particularmente amenazadores para aquellos sin documentación para vivir en Estados Unidos y sin conocimiento sobre leyes de tránsito, reglas, y normas. 'Cualquier mínimo error se convertirá en una complicación mayor para ti y tu familia' explicó un entrevistado. Él estaba consciente de darle a la policía una excusa para detener inmigrantes indocumentados, como a él, a causa de infracciones viales que pudieran terminar en una deportación.”<sup>4</sup>

Varios investigadores han mencionado que familias hispanas pueden haber participado pasivamente en la toma de decisiones sobre sus niños debido a factores culturales, y por lo tanto han dejado tales decisiones a los educadores. Algunos de estos factores culturales se remontan a situaciones enfrentadas por personas de bajos ingresos en culturas hispanas de Latino América, como comentamos en nuestra discusión reciente sobre el contexto regional en los estados de ambos lados de la frontera EUA / México. Datos del Centro Nacional de Estadísticas Educativas del EUA indican que los padres de estudiantes hispanos suelen tener menor nivel educativo que los padres de otros grupos raciales o étnicos. Las barreras culturales pueden evitar la buena comunicación cuando se combinan con barreras del idioma y la brecha educativa que muchos padres hispanos pueden tener cuando hablan con educadores. Como se discute en las páginas siguientes, esto suma a los educadores una responsabilidad especial para alentar a padres hispanos a que tomen un rol activo en la toma de decisiones cuando se hablen sobre las necesidades de sus niños con discapacidad en la planeación de los Programas Educativos Individualizados (IEP). Alternativamente, los padres pueden notificar al encargado sobre su caso, para que otras personas participen en las reuniones IEP y aboguen por sus hijos. En caso contrario, sería demasiado fácil para los educadores tomar decisiones que no están basadas en la aportación de los padres.

---

<sup>3</sup> Passel, J.S., and C. D'Vera (17 de noviembre del 2016), Children of unauthorized immigrants represent rising share of K-12 students, *Centro de Investigación Pew*, basada en la Encuesta sobre la Comunidad Americana 2014, aumentada

<sup>4</sup> Barajas, J. (primavera del 2021), Cycling Toward Mobility Justice in Latino Immigrant Communities, *Revista Transfers*, Centro de Transporte Universitario de la Región Sur Oeste del Pacífico.

# Transporte en bus escolar en Estados Unidos

por Pete Meslin, Director Jubilado de Transporte, Distrito Escolar Unificado de Newport-Mesa, California

## 1. Introducción

En los EUA, se debe proporcionar a los niños con discapacidad un transporte adecuado y gratuito para ir hacia y desde la escuela, si lo requieren. Este es un requerimiento de la Ley de Educación para Individuos con Discapacidad (IDEA), una ley nacional que establece que los estudiantes con necesidades especiales tienen derecho al transporte cuando lo requieran para acceder a servicios escolares hasta la edad de 22. Cada estudiante tiene un Programa Educativo Individualizado (IEP). El IEP es actualizado

Antes de la pandemia, cerca de 475,000 buses escolares transportaban 25 millones de niños hacia y desde las escuelas y para actividades escolares en EUA. Los buses son comprados o rentados por distritos escolares, mientras que otros distritos contratan empresas para realizar esta función. Aprox. el 40% de los distritos escolares en EUA emplean a dichos contratistas. El costo es alto: un promedio de \$845 por estudiante transportado al año. Una encuesta a más de 400 flotas de buses escolares concluyó que en promedio el 15% de los estudiantes transportados tiene alguna discapacidad. De estos, el 4% usa silla de ruedas. Un porcentaje de los estudiantes con necesidades especiales son integrados en un bus escolar con otros estudiantes. La mayor parte de las flotas usaban ayudantes en por lo menos algunos de sus buses, y el 38% de las flotas usaba ayudantes en todos sus buses para estudiantes con necesidades especiales.

(Datos pre-pandémicos de febrero 2016, *School bus fleet*, citado en la página 66 de la guía de AEI *Salvando la Brecha*)

anualmente y revisado minuciosamente cada tres años. Si los estudiantes con necesidades especiales se mudan a otro distrito escolar o a un distrito en otro estado, se sigue requiriendo un IEP y este puede ser modificado. En este contexto se autoriza el transporte, si es necesario, para asegurar la asistencia del estudiante a la escuela. El objetivo de la educación especial es lograr que el estudiante sea lo más capaz posible a desenvolverse como un adulto responsable en el mundo después de la educación formal. Con ese fin, la ley requiere que el estudiante reciba el servicio de la manera menos restrictiva posible.

Para muchos padres, el transporte en bus hacia y desde la escuela es una necesidad legal requerida para sus niños con necesidades especiales. Para otros, es simplemente una cuestión de conveniencia y no es obligatorio por el IEP. En Estados Unidos, se destinan muchas horas y energía para encontrar la distinción entre ambas. Aunque los estudiantes no están obligados a asistir a

clases de educación especial cuando son evaluados, normalmente lo hacen. Para tales niños, el desafío se multiplica si son hispanos y tienen necesidades especiales.

En los distritos más afluentes, menos del 15% de todos los estudiantes viajan en bus escolar. En dichos distritos, un mayor porcentaje de estudiantes de educación especial viajan en bus escolar. En distritos con menor afluencia, los estudiantes dependen más del bus público.

Los padres hispanos indocumentados de estudiantes con necesidades especiales no quieren que sus niños llamen la atención, ya que pudieran revelar su estatus migratorio y conllevar a consecuencias no deseables. Por ello, muchos padres en esta situación no consideran la educación especial para sus estudiantes, lo que resulta no acomodar a estos niños correctamente en clases de educación especial. Otros padres pueden proceder a la evaluación, pero para evitar discusiones, no abogan por sus estudiantes en caso de no estar de acuerdo con los resultados de la evaluación.

En muchos casos, los distritos pueden ahorrar dinero en el transporte escolar, al no dar seguimiento con padres que no buscan activamente este transporte cuando sus hijos lo necesitan para ir a la escuela. Sin embargo, los distritos deberían preguntar a cada padre de un niño con asistencia pobre si el transporte le sería de ayuda. Si se sobrepone a la renuencia de los padres a preguntar o pedir transporte escolar, podría ser un paso clave para mejorar la asistencia, especialmente para niños hispanos.

Este problema involucra a muchos niños hispanos y sus familiares; puede ser considerado como una plaga en el mundo de la educación. Estos estudiantes tienden a



“desaparecer” si sus padres temen estar en peligro de ser expuestos. Esto quizás pueda resultar en un estudiante dejando la escuela y cambiándose a otro distrito escolar. La familia entera puede mudarse o dar una dirección falsa de residencia, para calificar para obtener servicios en otro distrito o para que el estudiante sea transportado a un distrito cercano. También pueden dejar de asistir renunciando a la posibilidad de una educación formal en el futuro. Por la misma razón, algunas familias hispanas pueden buscar evitar

conflictos y no abogar por servicios necesarios tales como terapia ocupacional o física para sus niños con necesidades especiales.

Directores y administradores deberían prestar especial atención a sus estudiantes hispanos cuya asistencia es un problema. Se necesitan esfuerzos para convencer a los padres de que no habrá consecuencias para ellos ni sus estudiantes a causa de los servicios escolares. De manera similar, los directores no deberían considerar ninguna queja de algún padre respecto al estatus migratorio de otros estudiantes. Por ley, todos los estudiantes merecen igual trato, y los distritos escolares no deberían comentar o indagar sobre estatus migratorios. Sobre este asunto, el liderazgo escolar tiene una importancia especial. Los directores y el equipo de liderazgo deberían dejar claro al personal que el distrito no procesará quejas de padres referentes al estatus migratorio de alguien más.

El personal de transporte debería dar seguimiento a estudiantes con baja o sin asistencia para saber cuando volverán a asistir a la escuela. Normalmente, tres días de no asistencia amerita una llamada telefónica. Los padres deberían proporcionar una fecha de cuando esperan que sus estudiantes vayan a regresar y la razón de ausencia,

mientras que el servicio de bus es descontinuado. Si un estudiante no tiene intenciones de regresar, entonces el personal de transporte y de educación especial deben de re-planear de acuerdo al contexto de cada estudiante.

## **2. Equidad en IEPs y transporte**

En Estados Unidos, todos los padres de estudiantes que reciben educación especial deberían ser aconsejados para defender a sus hijos. No hacerlo podría causar que sus hijos sean discriminados. Si los padres por su cultura tienden a no abogar por sus niños, estarían defraudándolos. Los distritos que no tienen conductores que hablan español, normalmente terminan proporcionando un servicio más pobre a los padres hispanos.

Muchos distritos escolares no tienen idea que los estudiantes hispanos se enfrentan a estos temas. Si el distrito contrata el servicio de bus, se necesita prestar atención en que el contrato incluya personal que hable español. Así mismo, los departamentos de transporte deberían asegurarse que los IEPs no se simplifiquen solo porque nadie hable español. Es ilegal no proveer un traductor cuando es necesario y el personal de transporte debería insistir en que el traductor esté presente. Esta persona debe traducir directamente, sin adornar o menospreciar lo que se dice. La reunión IEP puede tomar más tiempo, pero los estudiantes y los padres tienen derecho a un IEP completo.

El personal de transporte debería ser parte de los integrantes del equipo IEP y podrían aportar en temas sobre adaptaciones o sobre cómo el estudiante accede a la educación. En menor grado, podrían tener voz en las modificaciones de lo que se espera que aprendan los estudiantes (por ejemplo, vocabulario de transporte). Ciertamente deberían tener aportaciones sobre el entrenamiento de viaje. Finalmente, deberían ser proactivos en proveer capacitación para maestros y ayudantes de la educación especial. Esto es esencial para construir relaciones de trabajo que beneficien al estudiante.

El personal y los conductores necesitan una capacitación adecuada. Se pueden encontrar buenos ejemplos en los apéndices de este reporte. Los maestros pueden ofrecer estrategias para abordar problemas en el bus. Sin embargo, para que esto sea posible deben existir buenas relaciones de trabajo. El personal de transporte puede ofrecer sugerencias que ayuden en el salón de clases y deberían considerarse métodos apropiados para brindar sugerencias a maestros que aún no comprendan el importante papel del transporte a la escuela dentro de todo el proceso educativo.

El IEP, si bien es una posibilidad, no es el único medio donde el personal de transporte y el de educación especial deberían interactuar. Los maestros podrían aprender viendo videos de estudiantes en el bus. Esto les proporcionaría el contexto para observar el comportamiento del estudiante y las reacciones del conductor del bus. Los maestros podrían entonces hacer sugerencias, si es aplicable, para apoyar ya sea al estudiante, al conductor o a ambos.

La mayoría de los estudiantes con necesidades especiales se benefician por la asistencia presencial a la escuela. El aprendizaje a distancia para estos estudiantes suele ser complicado e incluso imposible. Se pierden cuando son forzados a cambiarse de escuela en escuela y aún peor cuando se les pide que asistan a clases en línea. Los estudiantes que tienen una discapacidad intelectual severa se benefician especialmente aprendiendo

con una persona o varias personas y donde pueden tocar objetos. Es particularmente importante que los administradores de la escuela presten especial atención a la asistencia de estudiantes hispanos, que pueden estar enfrentándose a problemas por el idioma, así como a su discapacidad. Los problemas de asistencia pueden impactar profundamente en su educación.

### 3. Entrenamiento de viaje

El objetivo del transporte es que el estudiante esté listo para la vida más allá de la escuela. En todo caso, los niños necesitan primero aprender a *cómo* tomar el bus, como



"Bus en el Aula" clase en Newport-Mesa, CA, Distrito Escolar Unificado – foto por Tom Rickert mayo 2016

se muestra en la foto de la izquierda. Al inicio se centra en la espera del bus y abordaje al bus. Sin embargo, conforme el estudiante va avanzando, y con suerte se vuelve más capaz, puede aprender habilidades sociales más avanzadas y proceder viajar en bus con compañeros sin discapacidad. Desafortunadamente, muy pocos distritos tienen un programa de enseñanza que enfatice estas importantes habilidades de vida. A pesar de que un estudiante pueda tener el potencial de tomar el bus de manera independiente, pocos estudiantes llegan a

ese nivel de independencia sin instrucción. Además, los padres son penalizados por tener que encontrarse con el estudiante en el bus porque el estudiante no ha aprendido las habilidades necesarias para la independencia. Por supuesto que los problemas del idioma incrementan la necesidad del entrenamiento de viaje, incluida la construcción de un vocabulario de transporte. Los lectores son alentados a ver el Apéndice 3 para más información sobre entrenamiento de viaje.

### 4. Tiempos de viaje

Suele asumirse que el máximo tiempo de viaje para niños con discapacidad es de una hora. Sin embargo, el tiempo de transporte a la escuela debería ser similar cuando hay rutas separadas para la educación regular y la educación especial. Desafortunadamente en EUA, hay muchos estudiantes que cruzan la ciudad en bus por la particularidad de su discapacidad. Estos niños pueden no cumplir con el lineamiento de una hora y pueden no estar preparados para aprender cuando llegan a la escuela. Los estudiantes viajando al hogar en esta situación suelen llegar al hogar muy cansados y tienen problemas para hacer sus tareas y participar en una vida plena.

### 5. Responsabilidades de los padres

El transporte en bus es una responsabilidad compartida al igual que la escolarización. Es responsabilidad de los departamentos de transporte local comunicar las situaciones y comportamientos que el distrito no puede aceptar. Esto es, los padres necesitan

entender lo que está y no está permitido. Con este fin, los departamentos de transporte necesitan proporcionar a los padres información impresa, en sitios web o en medios sociales de comunicación, sobre temas de importancia crítica. Muchos distritos tienen esta información disponible en la lengua materna de los padres. Si no es así, se deberían tomar acciones y los padres deben insistir en ello. Los padres deberían saber que, en su mayoría, estas reglas no son negociables.

Muchos padres se preocupan por el mal comportamiento de los estudiantes. Es el caso particular cuando la mala conducta lleva a la suspensión. Con pocas excepciones, los estudiantes con necesidades especiales deberían tener máximo 10 días de suspensión en todo el año escolar. Los padres deberían ser advertidos sobre algún problema potencial en la escuela o en el transporte escolar tan pronto sea posible. Una reunión de emergencia de IEP debería ser agendada para tratar dicho problema de acuerdo a la disponibilidad de las partes.

Los padres que buscan orientación pueden disponer de gran cantidad de información por internet, complementada si es necesario por grupos locales de discapacidad o servicios legales. La mayoría de los distritos tienen una política para reportar la mala conducta e idealmente deberían tener planes donde la conducta de un estudiante tenga consecuencias. Dichos planes pueden permitir a los estudiantes obtener privilegios o que los privilegios les sean retirados de acuerdo a su comportamiento. Los padres suelen involucrarse en estos planes. Los Planes de Apoyo a la Conducta son útiles en el combate a la intimidación o al mal comportamiento de otros estudiantes en el bus.

## **6. Sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad**



Las sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad personal necesitan poder asegurarse de manera segura. En la mayoría de los casos, los operadores negarán el transporte si una silla no es completamente funcional. En ocasiones el distrito tiene una silla para prestar, pero no debe contarse con ello. Las sillas deberían inspeccionarse una vez al año y los padres son los responsables de su mantenimiento. Los distritos progresistas aprovechan periodos inactivos, por ejemplo periodos vacacionales, para inspeccionar todas las sillas de ruedas y marcar los puntos de sujeción específicos en cada una. Entre los principales aspectos a revisar están los frenos, puntos de retención de la silla y cinturones de sujeción para el pasajero. Las sillas de ruedas eléctricas deben tener las baterías aseguradas y cubiertas.

## **7. Roles de los conductores de buses**

En EUA, los conductores y los vehículos deben tener licencia por el estado para operar. Es ilegal para un bus o conductor operar sin un certificado especial de bus escolar emitido por el estado. Los requerimientos varían de estado en estado, pero todos los estados tienen leyes similares a nivel general.

Los padres necesitan notificar a *la oficina* de educación especial o de transporte sobre los cambios inminentes que afectan el uso del transporte escolar; sólo las notificaciones menores serían directamente a *los conductores* de los buses escolares.

En Estados Unidos algunos distritos escolares eligen contratar servicio privado de bus. Esto deja muchos temas operativos bajo el manejo del contratista. Puede resultar que todos o la mayoría de los estudiantes con necesidades especiales reciban transporte especial para estudiantes con discapacidad, en lugar de que muchos sean integrados en buses escolares sirviendo a todos los estudiantes.

## **8. Información personal**

Las oficinas de transporte de los distritos escolares deben manejar una variedad de información personal. Esta incluye información médica protegida por la Ley de Privacidad y Derechos Educativos de la Familia (FERPA) de Estados Unidos. Los estudiantes con necesidades especiales pueden tener Planes de Apoyo a la Conducta que incluyan el viaje en bus escolar. Tales planes suelen ayudar con comportamientos extremos. Los conductores y el personal deben estar entrenados para el correcto uso y manejo de los datos del estudiante, incluyendo la información médica y de apoyo conductual. Frecuentemente, el personal de transporte debe insistir para recibir esta información, pero solo reciben lo que los padres quieren compartir; deben cruzar la información con los departamentos médicos y de educación especial. El personal de transporte tiene derecho a esta información pues contribuye a la conducción y operación segura del bus escolar. Los distritos escolares deberían insistir en tener esta información antes de que comience el servicio de bus escolar.

## **9. Consejo para ONGs**

Las ONGs pueden ser defensoras útiles para padres y niños. Estas deberían establecer buenas relaciones de trabajo con la escuela, sus administradores y el personal del sitio, así como demostrar que pueden representar ventajas para todo el personal. En cuanto a los niños hispanos recién llegados a EUA, el rol de las ONGs debería incluir asegurar que los niños lleguen a la escuela para beneficiar de los muchos recursos disponibles. Es esencial que los niños hispanos con o sin discapacidad estén en la escuela. La evidencia muestra que, con pocas excepciones, los estudiantes que tienen una discapacidad intelectual severa se ven especialmente beneficiados en el aprendizaje presencial. Muchos niños se benefician, pero aquellos con ciertos tipos de discapacidad son más propensos a recibir beneficios directos medibles. Cuando estén en la escuela pueden tocar objetos e interactuar con otros estudiantes y el personal. Muchos estudiantes hispanos tienen dificultades con el idioma además de los desafíos que representa el sobrepasar la discapacidad. Las ONGs necesitan tomar las acciones necesarias para impulsar la asistencia escolar; deben hacer frente a los retrasos causados por el personal o la logística. Mas bien, deben alentar una colocación provisional para el estudiante mientras se resuelven los problemas. La clave, con pocas excepciones, es llevar al estudiante a la escuela lo antes posible.

# Utilizando transporte público para ir a la escuela

Casi la mitad de los estudiantes en Estados Unidos viajan o son llevados hacia y desde la escuela en un auto privado y los restantes llegan en bus escolar, transporte público local, caminando o en bicicleta. Cerca del 60% de estudiantes de bajos ingresos en Estados Unidos toman un bus escolar o transporte público si viven lejos de la escuela como para caminar o llegar en bicicleta. Para los estudiantes de la escuela primaria que viven a una distancia larga para caminar o llegar en bicicleta a la escuela, cerca de la mitad toma el bus escolar y la otra mitad usa un auto privado.<sup>1</sup>

Los lineamientos del Código de Educación de California para los servicios de transporte requeridos para los niños que califican a recibir educación especial establecen que “Considerando las necesidades identificadas del estudiante, las opciones de transporte pueden incluir, entre otras: caminar, viajar en el bus escolar regular, usar el transporte público disponible (cualquier costo de desembolso para el estudiante o padres es reembolsado por el dependencia local de educación), viajar en bus especial desde un punto de encuentro, y transporte puerta a puerta de educación especial mediante un bus escolar, taxi, reembolso a los padres por su conducción del vehículo ... , u otro modo que determine el equipo del IEP”.<sup>2</sup>

## 1. Transporte público



El uso de los buses estándares de transporte público para el transporte a la escuela es común en áreas urbanas. Por ejemplo, en la Ciudad de Nueva York se brinda servicio de bus escolar amarillo a estudiantes seleccionados con base en su grado escolar y distancia a la escuela. Depende del sistema de transporte público de la Ciudad de Nueva York para el transporte de estudiantes de 7mo a 12vo grado y los de menor edad, en donde no esté disponible el servicio de bus escolar dedicado. El sistema escolar proporciona pases gratuitos o a mitad de precio para este propósito. El transporte público local puede proporcionar servicios con rutas de viaje diseñadas para dar servicio a escuelas locales. Tales rutas tienen horarios regulares abiertos al público y, por ley, no pueden ser utilizadas exclusivamente para transporte escolar. Dichas rutas son creadas para conectar escuelas locales a comunidades cercanas y a sitios de interés. Muchos estudiantes mayores a 16 años conducen a la escuela.

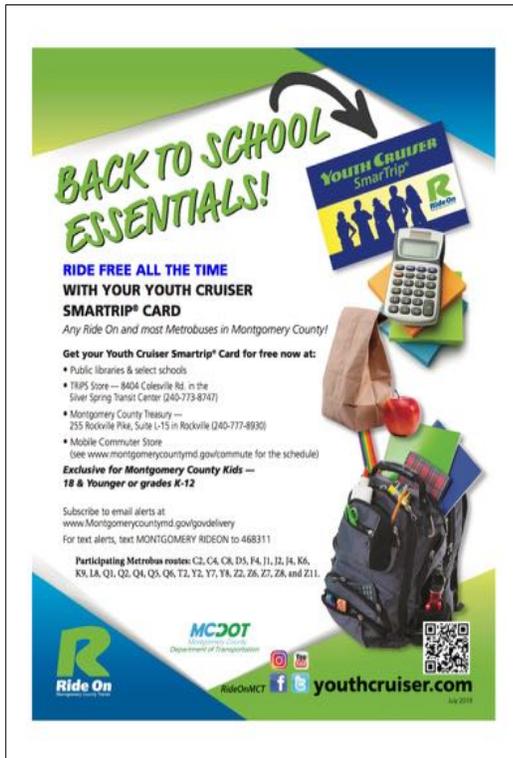
Los niños y jóvenes en comunidades hispanas pueden enfrentar inequidades adicionales en el transporte además de las enfrentadas por personas con bajos ingresos. En cualquier país, el costo del transporte público puede comer el ingreso de aquellos

<sup>1</sup> National Travel Survey (Encuesta Nacional de Viajes), (2017), *Departamento de Transporte de EUA*

<sup>2</sup> Transportation Options (27 de octubre del 2021), de los *Lineamientos para la Educación Especial del Departamento de Educación de California*. Los lineamientos fueron revisados por última vez por el Departamento de Educación el 11 de junio del 2020.

viviendo en la pobreza, especialmente si no hay viviendas asequibles disponibles cerca de las rutas de transporte público. Mientras esto es especialmente cierto en México, hay una misma preocupación en Estados Unidos. Además, el servicio de transporte necesita ser confiable, o los estudiantes pueden no llegar a tiempo a la escuela y llegar tarde a clases.

Los casos de estudio de Dallas y San Francisco en este reporte resaltan la importancia del rol del transporte público para muchos niños de edad escolar. Este puede variar para



niños con necesidades especiales con diferentes grados de severidad. El transporte público tiene ventajas para algunos padres y sus niños. La Ley de Americanos con Discapacidad (ADA) requiere que los buses para transporte público sean accesibles a pasajeros con discapacidad. Un viaje en bus escolar perdido puede crear una crisis para una familia, mientras que perder un bus de transporte público puede no serlo, si el tiempo entre buses es corto. Si una ciudad tiene una red amplia de rutas de transporte público, el viaje a la escuela en bus regular puede ser más rápido que en bus escolar. Las dependencias de transporte en las ciudades pueden establecer acuerdos con distritos escolares para brindar viajes a tasas reducidas o incluso sin costo, como se muestra en el cartel a la izquierda del Metrobús del Condado de Montgomery, cerca de Washington, DC.<sup>3</sup>

Por otro lado, el transporte público puede tener desventajas. El viaje en bus escolar para estudiantes con un IEP no tiene costo. Se ha demostrado que los buses escolares son seguros. Se suele tener ayudantes en buses escolares cuando son para estudiantes con ciertas discapacidades, mientras que en los buses para el transporte público raramente se proporcionan ayudantes y los padres deben viajar con sus estudiantes si requieren acompañamiento. Adicionalmente, los operadores de transporte público son menos capaces de manejar problemas de comportamiento específicos de estudiantes con discapacidad.

Así mismo, el público que utiliza buses o trenes de transporte público puede tener un entendimiento mínimo de las necesidades de estudiantes con discapacidad, especialmente en casos donde los padres no hablen inglés o sus hijos están aprendiendo inglés. Esto puede ser especialmente cierto para niños con discapacidades no visibles. Por ejemplo, grupos focales con padres de habla español en San Francisco revelaron que otros pasajeros pueden no entender si un niño con discapacidad debe permanecer en una carriola, cuando las carriolas de los niños sin discapacidad deben doblarse durante el viaje. Esta situación probablemente no ocurriría si el niño estuviera en una silla de ruedas, lo que alertaría a otros pasajeros que el ocupante tiene una discapacidad.

<sup>3</sup> El panfleto es del Condado de Montgomery, MD, *Public Schools*, publicado el 30 de agosto del 2019.

Es importante que a un niño con discapacidad (así como los demás sujetos a la Ley de Americanos con Discapacidad) se le proporcione una infraestructura peatonal accesible, particularmente si el estudiante debe caminar a una escuela que está lejos de una parada de transporte público o una estación. Se requiere que la circulación peatonal sea accesible y segura hacia y desde las paradas de transporte público, así como entre el hogar y las paradas de bus escolar, a menos que se requiera un servicio de puerta a puerta. Las aceras necesitan tener un ancho adecuado, estar libres de obstáculos, tener superficie continua y con una inclinación segura para usuarios de sillas de ruedas. Se requieren aceras, rampas y cruces peatonales con características de seguridad adecuadas si la cadena de viaje desde el hogar a la escuela pretende ser accesible.

## **2. Recomendaciones**

Para maximizar la accesibilidad a la escuela en el transporte público a todos los estudiantes con necesidades especiales incluyendo a los hispanos, se hacen las siguientes recomendaciones:

- 1) Los proveedores de transporte público deberían asegurar que sus servicios sean proporcionados en áreas de bajos ingresos de manera equitativa y justa incluyendo a comunidades en desventaja por las barreras del idioma.
- 2) Se necesita un vínculo estrecho entre dependencias de transporte público, el distrito escolar y su proveedor de bus escolar amarillo.
- 3) Se debería dar alta prioridad a la capacitación de conductores de buses de transporte público y otro personal, sobre las necesidades de niños y jóvenes con discapacidad, así como sobre adultos con discapacidad.
- 4) Se necesitan campañas publicitarias de educación para incrementar la comprensión de los pasajeros sobre las necesidades de los niños y jóvenes con discapacidad.
- 5) Emplear a conductores y personal que hablen español es recomendado cuando sea necesario en las comunidades hispanas y por supuesto lo mismo aplica a cualquier comunidad que enfrente barreras por el idioma.
- 6) Deben considerarse reconocimientos y premios a conductores que muestren una cortesía excepcional hacia los niños y jóvenes con discapacidad.

## Estudio de caso

# San Francisco, California

Personas de ascendencia hispana conforman alrededor del 15% de los 880,000 residentes de San Francisco y alrededor del 33% de los casi 60,000 estudiantes en el Distrito Escolar Unificado de San Francisco (SFUSD). Cerca de 17,000 estudiantes del SFUSD están en el programa de Aprendices de Inglés, y 9,300 (55%) de estos estudiantes hablan español. Estos datos apuntan al alto porcentaje de estudiantes hispanos/latinos que pueden estar enfrentado barreras por el inglés, y el porcentaje presumiblemente mayor de padres que enfrentan problemas de comunicación cuando deben registrar a sus hijos en el SFUSD y en el programa de bus escolar. Esta conclusión se refleja en los hallazgos de nuestros grupos focales con padres en la página 36.

Referente a los datos de educación especial, el Departamento de Educación de California reporta un total de 7,400 estudiantes inscritos en clases de educación especial en el SFUSD, lo que corresponde a cerca del 12% de todos los estudiantes. (14% de todos los estudiantes en Estados Unidos califican para cursos de educación especial.) 2,800 de los estudiantes de educación especial en el SFUSD se reportan hispanos, o cerca del 38% de todos los estudiantes de educación especial. Esto implica que los estudiantes hispanos están ligeramente sobre-representados cuando se trata de discapacidad.

Los datos indican que el 45% de los estudiantes hispanos de educación especial tienen una “discapacidad de aprendizaje específica” el cual es mayor al porcentaje para otras etnicidades en esta categoría.<sup>1</sup> Esto podría preocupar, si por la falta del idioma inglés algunos de los estudiantes hispanos pasan a la categoría de educación especial.

Los datos en San Francisco referentes a la educación especial, Aprendices de Inglés, e inmigrantes indocumentados apuntan a que las barreras por el idioma impactan en la educación de inmigrantes hispanos. Este problema se extiende al tema sobre los modos de transporte de niños y jóvenes hispanos que viajan – o dejan de viajar – hacia y desde la escuela. Los comentarios de los padres en nuestros grupos focales se basaron en sus experiencias durante los viajes escolares antes de la pandemia, operados por el proveedor anterior de transporte del distrito escolar: por ejemplo, el no recibir un buen servicio al tratar de contactar al personal de transporte escolar cuando el bus escolar está retrasado. Para algunos padres, estos problemas se agravan por cuestiones de documentación y cultura que influyen en el miedo a viajar.

Como suele suceder, el SFUSD cambió su proveedor de transporte escolar antes del inicio del año escolar 2021-22. La nueva empresa, Zum, dice que utiliza una app multi-lengua que da a los padres la ubicación del bus de sus hijos y el tiempo de llegada estimado en tiempo real. Los padres también pueden cancelar un viaje en tiempo real utilizando la misma app. Todos los niños son registrados fuera y dentro del bus al entrar y salir, como una característica de seguridad añadida. En teoría, esto debería cubrir un

---

<sup>1</sup> Todos los datos del SFUSD citados en esta página fueron enviados por el SFUSD al Departamento de Educación de California para el año 2019-20, a excepción de datos de educación especial, que son referentes al año escolar 2018-19.

rango de preocupaciones por parte de los padres en general y especialmente los padres con barreras del idioma inglés. En el momento de emitir este reporte, sería prematuro valorar el desempeño del nuevo sistema de bus escolar. Los indicadores de desempeño ayudarán al personal de transporte a evaluar si su servicio cumple con los objetivos establecidos.



San Francisco tiene historia sobre alinear sus servicios de transporte público para cubrir el servicio a sus escuelas públicas, como se muestra en la foto de arriba tomada del sitio web de la Agencia Municipal de Transporte de San Francisco (MTA) - conocido como el *Muni* - el cual opera la Vía Ferroviaria Municipal, un nombre que refleja el compromiso histórico de la ciudad con los modos ferroviarios además del bus. El *Muni* ofrece actualmente viajes gratuitos para todos los jóvenes menores a 19. San Francisco también opera transporte de tren ligero con acceso por elevador a todas las estaciones subterráneas y por casi cien plataformas al nivel de calle, como se muestra en la foto de arriba a la derecha.<sup>2</sup> Sin embargo, cuando se trata de estudiantes hispanos con una discapacidad, la barrera del idioma puede ocasionar problemas, como señalan las reacciones de un conductor y los pasajeros hacia una madre buscando espacio para su niño con

discapacidad que necesitaba permanecer en la carriola en lugar de ser cargado por la madre en un bus lleno de gente.



Las cuestiones sobre el acompañamiento de niños que caminan a la escuela o a una parada de bus no han sido cuantificadas en San Francisco. Un ejemplo del acompañamiento era mediante madres hispanas en la región de bajos ingresos "Tenderloin" de San Francisco, donde los padres se unen para asegurar una caminabilidad segura en un área de alta criminalidad (foto a la izquierda).<sup>3</sup> Mientras que el *Muni* brinda viajes

escolares para casi la mitad de los estudiantes del SFUSD, patrocina un Programa de Asistencia de Transporte del *Muni* para entrenar a los miembros de la comunidad que toman rutas específicas, con el objetivo de disminuir posibles conflictos.

<sup>2</sup> La foto del bus es del sitio web del *Muni* en 2021. La foto del vagón de tren ligero es de la Gaceta de AEI de enero 2021, mostrando el abordaje por un padre con niños. La carriola será doblada una vez en el interior. Nadie tiene discapacidad en esta foto ilustrando el acceso a las paradas a nivel de calle del Metro *Muni*.

<sup>3</sup> Foto por Tom Rickert, de la Gaceta de AEI de enero 2016.

## Reporte de grupos focales con padres hispanos en San Francisco

Tres grupos focales\* se condujeron en español mientras las escuelas ofrecían solo educación virtual debido a la pandemia. El objetivo de los grupos focales fue entender mejor la percepción de los padres hacia todos los modos de transporte a las escuelas públicas de la ciudad. Se hicieron comentarios por doce padres de niños con edades de 5-16 inscritos en clases de educación especial del SFUSD. Las discusiones se centraron en el transporte en bus escolar proporcionado por el proveedor de transporte contratado antes de la pandemia por el SFUSD y por varios modos de transporte operados por la dependencia de transporte público de la ciudad. Abajo se muestra un resumen de las principales preocupaciones de los padres:

Preocupación de los padres	Comentarios
<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de comunicación en tiempo real cuando el bus está retrasado</li> </ul>	Estas fueron las mayores preocupaciones expresadas acerca del transporte en bus escolar amarillo antes de la pandemia. El SFUSD contrató a un proveedor de transporte para el 2021-22, que tiene una app para que las familias rastreen a sus niños y la ubicación del bus en tiempo real, disponible en español y otros idiomas. Esto puede resolver muchas preocupaciones de los padres.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en recibir el servicio en español cuando llaman para saber sobre el estatus del bus retrasado o cancelado</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Cambios de los conductores de bus cuando los niños se han familiarizado con los conductores de su ruta</li> </ul>	Los proveedores del bus escolar necesitan informar de manera clara a los padres sobre las razones por las cuales se requiere cambiar a los conductores de vez en cuando.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesidad de más adultos, padres o ayudantes en el bus</li> </ul>	Refleja preocupaciones sobre intimidación a bordo de los buses. Los ayudantes son costosos y requieren capacitación.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Viajes en bus escolar demasiado largos</li> </ul>	Preocupación especialmente para estudiantes con autismo.

Los padres que hablan principalmente español reportaron un problema especialmente difícil cuando sus niños utilizaron transporte público (del *Muni*) para llegar a la escuela: A menos de que la discapacidad de sus niños fuera *identificable*, otros pasajeros objetaban que un niño permaneciera en su carriola abordo, a pesar de que el *Muni* apoye otorgando calcomanías especiales para carriolas utilizadas por niños con discapacidad. Las carriolas para niños *sin* discapacidad deben doblarse en los buses del *Muni*, mientras que los niños más grandes pueden permanecer en sus sillas de ruedas si lo desean. De manera similar, un niño con artritis puede requerir utilizar un asiento prioritario, pero esta necesidad puede no ser *visible* para otros pasajeros.

En general, muchos conductores hacen un buen trabajo, pero los padres sienten que es necesario mas capacitación a conductores, y que los conductores puedan ser reconocidos cuando los padres los recomienden por su buen servicio. Los padres comentaron sobre la buena calidad de las paradas de bus del *Muni* y la buena condición en general de las aceras y calles de San Francisco, dónde su mayor miedo está relacionado a la capacidad de sus niños a cruzar la calle de manera segura. Los padres fueron ambivalentes sobre formar grupos para compartir auto con otros padres, debido a la renuencia a confiar a sus hijos a otros a menos de que conozcan bien a sus hijos. Además, algunos padres no tienen auto o tienen niños con necesidades diferentes.

\* Los grupos focales en español tuvieron lugar el 21 de agosto del 2020; el 12 de septiembre del 2020; y el 23 de marzo del 2021, en colaboración con Apoyo para las Familias con Niños con Discapacidad (Support for Families of Children with Disabilities, o SFCD), una organización sin fines de lucro de San Francisco. Los grupos fueron organizados por Olga Maldonado, Coordinadora de Padres Mentores de la SFCD, y moderados por Janett Jiménez Santos en la Ciudad de México por parte de AEI.

## Estudio de caso

# Dallas, Texas

Rachel Carp, residente en Dallas cuando se llevó a cabo este estudio, realizó entrevistas personales en diciembre del 2019 a siete personas en Dallas, cuatro de los cuales eran padres familiarizados con el Distrito Escolar Independiente de Dallas (Dallas Independent School District, o DISD), además de otros observadores incluyendo un reportero de educación para un periódico grande de Dallas, y el Director Ejecutivo de una organización sin fines de lucro para personas con discapacidad en Texas.

Cuarenta y dos por ciento de los 1.3 millones de residentes en Dallas son hispanos. El enfoque de este estudio de caso es el Distrito Escolar Independiente de Dallas (DISD). Sesenta por ciento de los más de 150,000 estudiantes inscritos en el Distrito Escolar Independiente de Dallas (DISD) son hispanos.<sup>1</sup>

De los 13,900 estudiantes en cursos de educación especial en el DISD en 2018-19, 8,800 eran hispanos, lo que equivale al 63% de todos los estudiantes de educación especial: esto indica que los estudiantes hispanos están sub-representados. Treinta y siete por ciento de los estudiantes de educación especial son Aprendices de Inglés y 88% están en desventaja económica.<sup>2</sup>

Un observador reportó que existe un estigma asociado con la salud mental en la comunidad hispana. Este estigma puede llevar a los padres a no buscar servicios para necesidades especiales o a rechazarlos cuando se les ofrecen. Los padres pueden incluso sacar a sus niños de la escuela y mantenerlos en casa, en lugar de inscribirlos en programas de educación especial. El mismo observador señaló que la mayoría de los padres hispanos en su comunidad llevan en auto a sus niños a la escuela. Por otro lado, otro observador afirmó que la mayoría de los padres quieren aprovecharse de los recursos de educación especial ofrecidos en las escuelas públicas de EUA, ya que son mucho mejores que aquellos ofrecidos en las escuelas en México. De acuerdo al entrevistador de AEI, pareciera que la carga por defender a niños con necesidades especiales recae en sus padres y esto puede ser un desafío para muchos padres hispanos debido a barreras por el idioma, racismo, y miedo a la deportación.

El mayor problema para estudiantes hispanos y sus padres es la falta de recursos bilingües. El DISD lucha por encontrar maestros de educación especial con español fluido. A menudo se depende de un traductor para asistir a dichos maestros. Sólo el 32% de todos los maestros en el DISD eran hispanos en el año escolar 2019-20, a pesar de que los Aprendices de Inglés, muchos de los cuales son hispanos, comprenden cerca de la mitad del cuerpo estudiantil.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Explorador de Escuelas Públicas de la Tribuna de Texas, *The Texas Tribune Public Schools Explorer*, datos del año escolar 2018-19, DISD.

<sup>2</sup> Mejan, M.C. (2018-19), Evaluation of the Special Education Program, *Distrito Escolar Independiente de Dallas*.

<sup>3</sup> Explorador de Escuelas Públicas de la Tribuna de Texas, *The Texas Tribune Public Schools Explorer*, datos del año escolar 2019-20 DISD.

El DISD declara que actualmente opera su propia flota de mil buses escolares para aquellos estudiantes que califican para transporte.<sup>4</sup> Tres de las madres hispanas de los estudiantes que fueron entrevistadas reportaron varias experiencias sobre el transporte escolar. Una madre de una hija con necesidades especiales reportó un excelente transporte en bus escolar para estudiantes con necesidades especiales durante muchos años. Una segunda madre afirmó que no había disponibilidad de un bus escolar para tales estudiantes en la escuela donde su hija asistía y por ello, ella siempre llevaba en auto a su hija hacia y desde la escuela. Una tercera madre declaró que su hijo tiene una buena experiencia en las clases. Sin embargo, ella no sabía sobre los buses para niños con necesidades especiales y su hijo actualmente se ve envuelto en peleas a bordo del bus escolar regular.

El transporte público operado por el Tránsito Rápido del Área de Dallas (DART) puede complementar el servicio de bus escolar. En muchos casos, la disminución del servicio DART, debido a la pandemia, ha reducido el transporte disponible para personas hispanas y de bajos ingresos. Existe una preocupación que los ajustes del servicio para 2022 puedan disminuir más el servicio en los vecindarios para atender mejor las áreas con alta demanda.

El DISD da servicio a 3,300 estudiantes sin hogar.<sup>5</sup> La organización *Promise House* de Dallas ha apoyado a algunos de estos estudiantes con alrededor de 10,000 viajes en bus el último año, permitiéndoles viajar en DART a su misma escuela, aún cuando tengan que mudarse frecuentemente a diferentes vecindarios en la ciudad debido a sus circunstancias difíciles.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Glaze, T. (22 de agosto del 2018), Dallas ISD Revamps Bus Fleet, *People Newspapers*.

<sup>5</sup> Rowles, S. (2018-19), Evaluation of the Homeless Education Program, Distrito Escolar Independiente de Dallas.

<sup>6</sup> Entrevista telefónica con personal del equipo de Promise House el 26 de enero del 2021.

## **Parte 3: México**

**Un enfoque en proyectos piloto y en la implementación de planes concretos**

## El transporte escolar es un eslabón faltante

En México, la educación básica está integrada por tres etapas: preescolar; primaria, que comprende los grados 1-6; y secundaria, con los grados 7-9. La asistencia es en teoría obligatoria para educación básica y la media superior (preparatoria con los grados 10-12). Las escuelas públicas son gratuitas, *pero los costos del transporte escolar, cuando existe, es normalmente pagado por los padres que utilizan diferentes modos de transporte público formal (tales como la mayoría de las rutas de bus), o transporte público “informal” menos regulado, encontrado a menudo en áreas rurales.*

Para brindar servicios de educación especial para estudiantes con discapacidad, la Secretaría de Educación Pública (SEP), a nivel federal tiene dos programas escolarizados: (1) Unidades de Servicio de Apoyo a la Educación Regular (USAER) diseñadas para realizar adaptaciones a planes de estudio en escuelas regulares con aulas inclusivas y en la eliminación o minimización de barreras en el aprendizaje; (2) Centros de Atención Múltiple (CAM) dirigido a estudiantes que han tenido dificultades para integrarse en aulas regulares. Los centros se enfocan en estudiantes con discapacidad visual, auditiva, física e intelectual, y en brindar recursos especializados no disponibles en aulas regulares. Además de ofrecer el nivel de educación básica, los centros brindan formación para la vida y el trabajo para estudiantes 15-22 años con mayor severidad física o mental.

### 1. Población y asistencia escolar

#### Datos de los seis estados mexicanos que colindan con la frontera de EUA: Baja California Norte (BC), Sonora (SO), Chihuahua (CH), Coahuila (CO), Nuevo León (NL), y Tamaulipas (TM)

(Los números son aproximados y están redondeados)

	BC	SO	CH	CO	NL	TM
Población total en millones. Total 22.6 millones (ENADID, 2018)	3.6	3.1	3.8	3.1	5.3	3.7
Población total con discapacidad en miles. Total 1.2 millones (ENADID, 2018)	219	177	229	175	245	194
Total de estudiantes en escuelas en miles (primaria, secundaria, y media superior). Total: 4.4 millones (ENADID, 2018)	732	580	760	622	1,041	695
Estudiantes con discapacidad 3-21 años en miles (ambos CAM y USAER) y % de todos los niños en escuela. Total: 195,000. (SEP, 2019-20)	25 3.4%	32 5.5%	17 2.2%	41 6.6%	56 5.4%	24 3.5%

De la población en México de 128 millones, aproximadamente 22.6 millones viven en los seis estados mexicanos colindantes con la frontera de Estados Unidos, como se muestra en la tabla de la izquierda. Esto se compara con los 30.2 millones de residentes hispanos en los cuatro estados fronterizos en los EUA. La mayoría de los mexicanos habla español como primera lengua, pero la población indígena de estos estados fronterizos (2.5% en Sonora y 3.5% en Chihuahua) continúan usando sus lenguas nativas. Alrededor de 4.4 millones de estudiantes asisten a las escuelas públicas en los seis estados fronterizos mexicanos, en

comparación con los 7 millones de estudiantes hispanos en los cuatro estados fronterizos de EUA. Sin embargo, de los inscritos en educación especial antes de la pandemia, solo alrededor de 195,000 estudiantes se registran en los estados mexicanos en comparación con los más de 800,000 estudiantes hispanos en los cuatro estados de EUA. El hecho de que cuatro veces más niños y jóvenes hispanos en los estados de EUA estén inscritos en educación especial, a comparación de niños y jóvenes mexicanos en los estados mexicanos, es inquietante. Parte de esta discrepancia se puede explicar por la presencia de más estudiantes hispanos en los estados de EUA que de estudiantes mexicanos en los estados mexicanos. Adicionalmente, un porcentaje menor de estudiantes mexicanos que en EUA están diagnosticados con una discapacidad. El gobierno mexicano (INEGI) estimó en 2020 que sólo el 47% de niños y jóvenes mexicanos con edades de 5-29 asisten a clases, pero el amplio rango de edad dificulta la interpretación de los datos.

Sin embargo, una causa mayor de esta marcada diferencia parece ser la falta de asistencia escolar de estudiantes, mayormente debido a la falta de un transporte asequible hacia y desde la escuela en México, comparado con la situación más favorable en los EUA. Colegas en diferentes partes de México han declarado sobre la tendencia de que los niños con discapacidad asisten a la escuela irregularmente. "Si tuviéramos el transporte que necesitamos, la asistencia promedio diaria se incrementaría en un 50%," señaló una trabajadora social del CAM 7 en Valle de Bravo, estado de México. "Pienso que el 40% de los estudiantes se quedan en sus hogares debido a la falta de presupuesto para transporte, especialmente en áreas periféricas," mencionó la supervisora de un CAM en Huejutla, estado de Hidalgo, en un video publicado en el sitio web de AEI.<sup>1</sup>



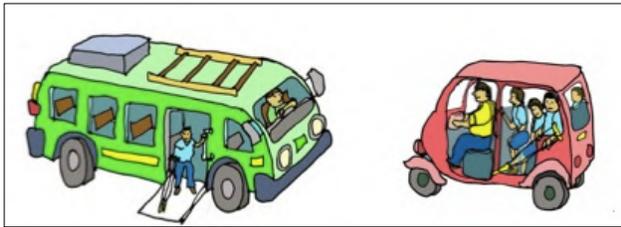
## 2. Transporte escolar

Como en la mayor parte del mundo, los padres más ricos de niños con discapacidad pueden cubrir los gastos de escuelas privadas que brindan clases de educación especial. Los niños, con o sin discapacidad, llegan a la escuela en auto privado o en transporte brindado por la escuela. La Ciudad de México tiene un sistema de transporte escolar a escuelas privadas, diseñado para prevenir congestiones viales causados por padres que hacen fila en escuelas, y mejorar la calidad del aire reemplazando los autos privados. Los centros urbanos en México tienden a tener más transporte escolar que las áreas rurales. Por ejemplo, el municipio de Querétaro reportó una flota de 57 vehículos escolares, incluyendo algunos accesibles. Los vehículos escolares en Querétaro – uno de los cuales se muestra en la foto de arriba – son usados por estudiantes con discapacidad en escuelas públicas y privadas.<sup>2</sup> Hay poco transporte escolar dedicado en áreas rurales.

<sup>1</sup> La cita para el CAM 7 en Valle de Bravo, estado de México, es de la trabajadora social Sayde Guzmán Duran, durante una visita a esta escuela en marzo 2015, tal como fue citada en la Gaceta de junio 2015 de AEI. La cita en el video de AEI es de un CAM en Huejutla, estado de Hidalgo, en junio 2017. Esta es una observación común, p.ej. "53.5% de los niños y jóvenes con discapacidad no van a la escuela," encabezó la publicación del 3 de diciembre de 2015 de *Milenio*, un periódico importante en México.

<sup>2</sup> La foto del bus escolar en Querétaro es de Annette Williams, en la Gaceta de enero 2018 de AEI. Este programa continúa de acuerdo a una entrevista del 5 de octubre de 2021 con Alberto Morales Silvera, quien está impulsando activamente este proyecto en Querétaro.

## Usar transporte público para ir a la escuela en México



**Buses públicos y moto-taxis pueden o no estar disponibles para padres de niños con discapacidad.** – Imágenes de Eli Noyes

**Vehículos más pequeños = menores tarifas**

Celulares y teléfonos inteligentes más baratos para llamar a los vehículos hasta la puerta



Se necesitan cinturones para proporcionar un viaje más seguro

Se necesita capacitación del conductor para proporcionar un servicio cortés y seguro



Una motocicleta acoplada a una cabina de pasajeros (arriba) en ocasiones es usada en México para transportar estudiantes u otros. La foto de abajo (no de México) muestra un vehículo pequeño con una puerta sólida para pasajeros para brindar transporte más seguro para niños con discapacidad. – Foto arriba de Tom Rickert

Cerca de la mitad de las personas en México tiene acceso a un vehículo personal, mientras que las personas más pobres dependen de caminar o usar el transporte público. Los seis estados mexicanos fronterizos con EUA presentan tasas de pobreza en un rango de 20-30% de acuerdo al gobierno mexicano en 2018, comparado con una tasa nacional de pobreza de aproximadamente 44% en 2020.

El transporte público está más disponible en la Ciudad de México y otras ciudades grandes mexicanas que en áreas rurales donde puede no haber ningún tipo de transporte. De hecho, los sistemas urbanos modernos de bus de tránsito rápido ofrecen una opción accesible para que algunos niños con necesidades especiales lleguen a la escuela, como se ilustra en un video disponible en español y en inglés en el sitio web de AEI [www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org). Otros sistemas de bus por lo general carecen de características de accesibilidad.

Una opción para mantener tarifas bajas mientras se brinda cierto grado de accesibilidad es optar por vehículos más pequeños, tales como moto-taxis de tres o cuatro ruedas (con una cabina de pasajeros jalada por una motocicleta, ver foto superior de la caja a la izquierda) encontradas en algunas áreas rurales y pueblos pequeños de México, así como en suburbios de la Ciudad de México, como Chimalhuacán.

Pero los padres más pobres no pueden ni siquiera costear las tarifas más bajas. Nuestra guía, *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la*

*escuela en países en vías de desarrollo*, muestra un escenario de costos para mexicanos viviendo en extrema pobreza. Después de satisfacer necesidades alimentarias, solo un

10% del ingreso familiar está disponible para transporte público, típicamente por bus.<sup>1</sup> Esto no es suficiente para cubrir el costo de mandar a un estudiante hacia y desde la escuela. Si bien el uso de una moto-taxi reduce la tarifa, los padres que viven en extrema pobreza podrían cubrir sólo cerca de una tercera parte de los viajes requeridos para transportar a sus hijos hacia y desde la escuela, aún con este tipo de transporte de bajo costo. Dichos padres, frecuentemente la madre, deben tomar la difícil decisión de entre mandar o no a su hijo a la escuela, contra tener tiempo y dinero para cuidar a sus otros hijos, o costear su propio transporte si debe trabajar fuera de casa para alimentar a su familia. (Muchas familias con niños con discapacidad son encabezadas por la madre.)

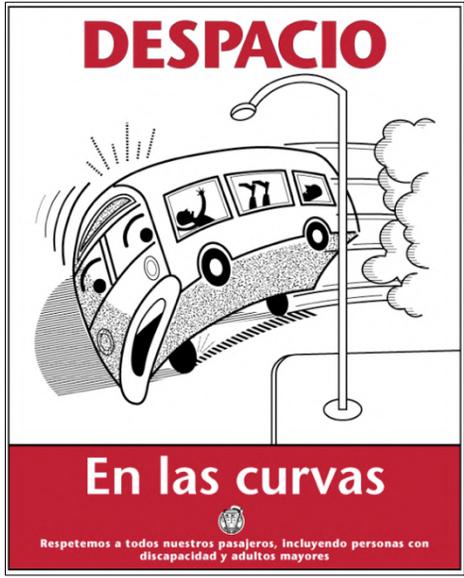
**Padres y niños con discapacidad necesitan tu ayuda**

- Siempre recoja a pasajeros con discapacidad.
- Conduzca con cuidado y de tiempo para que los pasajeros con discapacidad se sienten o sujeten.
- Evite paradas o arranques repentinos, disminuya su velocidad antes de girar, y pare tan cerca de la acera como le sea posible.
- Indique paradas importantes y paradas solicitadas por pasajeros ciegos.

**Consejos para padres de niños con discapacidad**

- Tenga lista su tarifa exacta.
- Siéntese a la brevedad posible.
- Guarde su boleto o pase de transferencia después de sentarse.
- Use un asiento cerca del conductor si es posible.
- Sujétese si debe estar de pie.
- No cambie de asiento si el bus está en movimiento.

Este análisis ilustra la importancia de concientizar sobre la discapacidad a conductores del transporte público. También se centra en desincentivos monetarios o de otro tipo que impiden a algunos conductores atender a pasajeros con discapacidad cuando necesitan más tiempo para abordar.



El manual Herramientas de Capacitación para el Acceso al Transporte Público, del Banco Mundial, está disponible en inglés y español para ayudar con recursos necesarios para conductores de transporte público y padres de familia, especialmente en ciudades más pequeñas o áreas rurales donde pueden faltar recursos para la capacitación regular.

Vea las imágenes arriba de una tarjeta de bolsillo (superior) o señalización motivacional (inferior) para conductores de bus, adaptadas de esta publicación.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Datos extrapolados de estadísticas sobre pobreza en México publicadas por el Centro Wilson, 2013.

<sup>2</sup> Imágenes adaptadas de Rickert, T. (2009), Herramientas de Capacitación para el Acceso al Transporte Público, Banco Mundial.

## Estudio de caso

# Tijuana, Baja California

Baja California reportó que más de 25,000 niños y jóvenes recibieron servicios de educación especial durante el ciclo escolar 2018-19. La mayoría de estos estudiantes asistieron a escuelas regulares con programas complementarios USAER como parte de los servicios de educación especial. Aproximadamente del 10 al 15% asistieron a 60 Centros de Atención Múltiple (CAM).<sup>1</sup>

Tijuana es la ciudad más grande de Baja California, con una población aproximada de 2 millones. Forma parte de la zona metropolitana San Diego-Tijuana con casi 5 millones de personas. La población de Tijuana es diversa e incluye migrantes de Estados Unidos debido a su proximidad con San Diego y su bajo costo de vida comparado con los Estados Unidos, así como migrantes de otras partes de México, Centro y Sud-América.

Se obtuvo de diversas fuentes de datos que 63,000 niños y jóvenes en Tijuana reportan una discapacidad. Dentro de este grupo, el mayor número de discapacidades reportadas se relacionan con la visión, la capacidad para caminar o moverse, la discapacidad intelectual y la capacidad para hablar o comunicarse, con cada discapacidad afectando al menos a una quinta parte de los niños y jóvenes con necesidades especiales. De aquellos con discapacidad en Tijuana, cerca del 45% han terminado la educación primaria, 18% la educación secundaria y 15% la educación media superior. Los datos indican que sólo un pequeño porcentaje terminó la universidad. Aquellos con discapacidad visual tienen el mayor porcentaje de logro escolar, seguidos por aquellos con discapacidad física o motriz.<sup>2</sup>

En mayo de 2019, tres mexicanos y americanos integrantes del equipo de preparación



para este reporte, visitaron Tijuana para reuniones agendadas con oficiales y otros, con un interés en el transporte escolar para niños y jóvenes con discapacidad (foto a la izquierda).<sup>3</sup> Los entrevistados por el equipo dieron la bienvenida a nuestra visita; se llevaron a cabo reuniones con educadores,

maestros, una empresa grande de buses (concesionados) y un funcionario público de planeación urbana, así como con padres y personas con discapacidad. Durante el 2020, un integrante de nuestro equipo en México revisó los sitios web del sector gubernamental y privado de Tijuana para entender mejor los problemas a los que se enfrentan

---

<sup>1</sup> Datos reunidos por Daniela Briseño Arriaga como parte de su investigación para este estudio de caso, citando a Principales Cifras Estadísticas 2019, Secretaría de Educación de Baja California. Ver <http://www.educacionbc.edu.mx/publicaciones/estadisticas/2019/>.

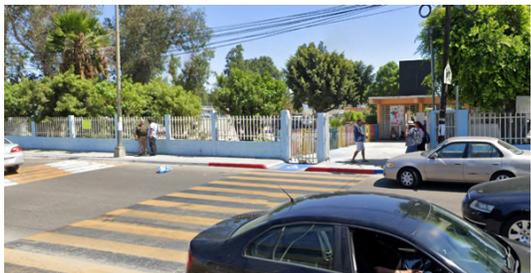
<sup>2</sup> Personas con discapacidad de edades entre 5 y 29 años en el Municipio de Tijuana al 2020, Censo de Población y Vivienda de INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>.

<sup>3</sup> Foto por Tom Rickert en mayo 2019, tomada en una reunión con personal de una unidad "CAED": Un sistema abierto para estudiantes con discapacidad de cualquier edad y altamente motivados.

estudiantes y padres que tratan de llegar a la escuela. Esta investigación confirmó la falta de entornos peatonales accesibles para personas con discapacidad, encontrando que el problema fue reconocido en documentos del área de planeación urbana para Tijuana. Sin embargo, no se encontraron planes específicos para implementar una mayor accesibilidad. Los documentos reconocen el problema sobre el transporte accesible y la necesidad de adaptar vehículos de transporte para personas con discapacidad. Sin embargo, no se encontró mención sobre alguna estrategia para la ejecución de proyectos dirigidos a este tema.

El transporte público continúa siendo inaccesible. No se encontró una sola fuente de información oficial respecto a tarifas, horas de servicio o acceso a vehículos o paradas de transporte. Algunos documentos tratan el transporte escolar como una herramienta para combatir la congestión vial o para reducir la deserción escolar general, aunque no se menciona la provisión de transporte escolar para niños y jóvenes con discapacidad. La principal dependencia gubernamental de servicios sociales, DIF, proporciona transporte limitado para personas con discapacidad, las cuales deben contactar a la instancia para obtener información o el servicio.

Queda claro que los funcionarios de Tijuana están al tanto de algunos problemas que enfrentan las personas con discapacidad. Pero hacen falta fondos y/o la voluntad para abordar estos problemas. Se ha comenzado por



proveer rampas en aceras peatonales con superficies podotáctiles e intersecciones seguras, pero por lo general falta señalización para ayudar a peatones y usuarios del transporte público a encontrar el camino de un punto a otro. Generalmente, mejoras como estas han hecho falta para aquellos que viven en áreas con bajos ingresos, en donde la falta de aceras es una preocupación mayor (foto superior). Existe evidencia de mejoras en la infraestructura peatonal adyacente a algunos de los diez Centros de Atención Múltiple (CAM) en Tijuana (foto inferior).<sup>4</sup>

En otros, hay carencia de consideraciones de accesibilidad para ayudar a padres o cuidadores con sus niños. Hay una falta de planeación para crear “cadenas de viaje” accesibles, que conecten cada eslabon de un viaje desde la vivienda a una parada de bus, a poder abordar el bus, encontrar un asiento prioritario, descender en otra parada de bus y caminar o rodar en silla de ruedas a su destino. Una activista señaló que, para una madre, inscribir a su niño a un CAM y llevarlo cada día es como correr un maratón, especialmente si la escuela insiste en que la madre debe ayudar en el cuidado del niño durante el horario escolar. Estas demandas sobre el tiempo de los padres, y el tiempo y dinero para llevar a los niños hacia y desde la escuela son una preocupación importante.

---

<sup>4</sup> Fotos de Mapas de Google reunidas por Daniela Briseño Arriaga.

## Conclusiones de cuatro encuestas sobre transporte escolar

Estos son los resultados clave de cuatro encuestas, levantadas en diferentes momentos y lugares de cinco estados mexicanos, los cuales brindan información más profunda sobre problemáticas en el transporte escolar para niños con necesidades especiales.

**Encuesta # 1:** Encuesta a padres de niños con discapacidad en el CAM 7, un Centro de Atención Múltiple en Valle de Bravo, Estado de México, levantada en 2015. Valle de Bravo es una ciudad urbana con alrededor de 60,000 habitantes. El Estado de México rodea gran parte de la Ciudad de México. Coordinadora de encuesta: Janett Jiménez Santos.

**Encuesta # 2:** Encuesta en 28 diferentes Centros de Atención Múltiple en el estado de Hidalgo, levantada en 2016. Coordinadora de encuesta: María Santa Pérez Herrera.

**Encuesta # 3:** Encuesta en CAM 19 de Pachuca de Soto, la ciudad más grande del estado de Hidalgo, con alrededor de 300,000 habitantes, levantada en 2021. Coordinador de encuesta: Manuel Hernández Sánchez.

**Encuesta # 4:** Respuestas de 5 personas que laboran como encargadas o asesoras en diferentes Centros de Atención para Estudiantes con Discapacidad (CAED), el cual es una modalidad educativa no escolarizada para preparar estudiantes con discapacidad motivados a continuar sus estudios cuando quieran, llevándolos quizás a una educación más avanzada al completar su título de *bachillerato*. Estas entrevistas se realizaron en 2021 a personal de CAED en dos centros escolares del estado de Sonora, dos en Chihuahua y una en Tamaulipas. Coordinador de encuesta: Javier Guerrero Aguirre.

	Encuesta # 1 CAM 7 Valle de Bravo	Encuesta # 2 28 CAM estado de Hidalgo	Encuesta # 3 CAM 19 Pachuca de Soto	Encuesta # 4 5 CAED en 3 estados
# Respuestas	39 respuestas de padres	105 respuestas de padres	73 respuestas de padres	5 entrevistas con personal o asesores
Principales tipos de discapacidad	múltiple - 38% intelectual - 36%	múltiple - 35% intelectual - 40%		intelectual, después auditiva o visual
¿Usa transporte público?	74% taxi (individual o compartido) 13% DIF u otros vehículos 5% auto privado	55% transporte público 17% auto privado 10% caminando	52% auto privado 40% combi pública, después motocicleta	56% bus público 24% auto privado 12% caminando 8% taxi
Días/semana en escuela (respuestas más frecuentes)	30% 1 día 29% 2 días 18% 5 días	62% 5 días 16% 4 días 11% 3 días		El promedio de la asistencia de estudiantes de 3 días/semana
Duración de los viajes	74% reporta duración de viaje de 20-60 minutos	51% reporta distancia de 15 kilómetros o menos		tiempo de viaje de la mayoría de estudiantes 30-60 minutos

Papel del transporte	38% afirma que los problemas de transporte son el principal motivo de la baja asistencia, 69% cita el transporte como el principal problema de movilidad	41% considera que el transporte es el principal factor en su movilidad a la escuela, los problemas de transporte no son considerados como el factor principal de la baja asistencia escolar.	73% afirma que el transporte en combi es regular y constante en esta densa área urbana con intervalos cortos entre vehículos.	3 de cada 5 afirman que mejores vías y transporte público incrementaría enormemente la asistencia escolar. La mala ubicación de los CAED es una preocupación.
----------------------	--	--	---	---

## Comentarios



**En la encuesta a 28 CAM mencionada arriba, 55% de los niños con necesidades especiales utilizan transporte público hacia y desde la escuela. En áreas rurales, gran parte de este transporte es en camiones convertidos para dar servicio de transporte público, con asientos tipo bancas en los laterales para los pasajeros. Se espera que las madres acompañen a sus hijos a la escuela, como fue documentado por un equipo de estudiantes de video de la Universidad Estatal de San Francisco, en videos preparados para AEI en junio de 2017, publicados en YouTube, y enlazados desde el sitio web de AEI en [www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org). Existe una falta de características para la seguridad y aún mayor para la accesibilidad.** - Los permisos de los participantes de los videos están en el archivo de BECA, SFSU, en San Francisco

- 1) Desafortunadamente, de las más de 200 personas que respondieron a estas encuestas o entrevistas, ninguna mencionó que hubiera en la actualidad el uso de un bus escolar dedicado para cualquiera de las 35 escuelas mencionadas arriba, ni hubo mención sobre buses escolares dedicados como insumo para nuestro estudio de caso de Tijuana, en sus 10 Centros de Atención Múltiple (CAM). A excepción del CAM 19 en Pachuca, un área urbana densa, las familias de bajos ingresos utilizan principalmente el transporte público para acceder a la educación especial para sus niños con discapacidad. Incluso en el CAM 19, el 40% utiliza transporte público para llegar al CAM.
- 2) Así como en los Estados Unidos, las discapacidades intelectuales son el reto más frecuente que enfrentan los estudiantes con necesidades especiales. Esto resalta la importancia del entrenamiento de viaje para habilitar a los estudiantes al uso del transporte público.

- 3) Si bien no se incluye en la tabla anterior, las sillas de ruedas son usadas por alrededor de uno de cada cinco niños o jóvenes en el CAM 7 en Valle de Bravo y en los muchos CAM en el estado de Hidalgo. Esto no implica que el transporte público es accesible con plataformas o rampas vehiculares. Como en la mayoría de los países en desarrollo, los niños y jóvenes que usan silla de ruedas deben ir asegurados en un asiento durante el viaje. Las sillas de ruedas pueden plegarse e ir en el vehículo, o la escuela puede proporcionar una silla de ruedas al llegar a la escuela.
- 4) Caminar o rodar en silla de ruedas hacia la escuela desde el hogar es poco probable porque la ubicación de las escuelas que ofrecen educación especial tiende a estar lejos de la mayoría de los hogares. Sólo un 10% de estudiantes de los 28 CAM en Hidalgo, y un 3% de estudiantes en el CAM 7 de Valle de Bravo caminan hacia la escuela. Solo un 12% de los estudiantes en CAED caminan a la escuela. No se reportó que alguien llegara en silla de ruedas a la escuela, aunque, por supuesto, esto sucede cuando es posible. *Cuando se prioriza la infraestructura peatonal para la educación especial en escuelas regulares o especializadas, la principal necesidad se encuentra entre el hogar y la parada de transporte, y entre la parada de transporte y la escuela.* Como se discutió en nuestro estudio de caso del CAM 19 en Pachuca, es tan importante generar infraestructura peatonal accesible en las paradas de bus y áreas de ascenso y descenso para autos privados próximas a las escuelas, como lo es en la propia escuela.<sup>1</sup>
- 5) La falta de transporte escolar seguro, conveniente, económico y accesible es una de las principales causas por las cuales los estudiantes faltan a la escuela. Esta situación se agrava si no se tiene la opción de un bus escolar dedicado con ayudantes a bordo cuando es necesario. Esto requiere a los padres – principalmente madres – a quedarse con sus niños en la escuela o hacer dos viajes redondos al día en transporte público y pagar por cuatro viajes. Si es necesario, se debe priorizar el uso de ayudantes capacitados en rutas de transporte público de alto uso para que los padres puedan mandar a sus hijos a la escuela. Idealmente, debería implementarse un transporte con buses escolares dedicados con características de seguridad y accesibilidad. Para buenas prácticas en Latino América, los lectores son referenciados a los estudios de caso de la flota de buses escolares accesibles de Curitiba, Brasil, y al uso de subsidios de transporte para padres en Costa Rica. Ambos estudios aparecen en la guía de AEI, *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo*, publicada en nuestro sitio web.

Las cuatro encuestas de esta sección requieren complementarse con estudios más profundos para cuantificar los impactos del transporte en la asistencia escolar de niños con discapacidad. Las recomendaciones al principio de este reporte también indican áreas donde se requiere más investigación.

---

<sup>1</sup> Este hallazgo no implica que las aceras, cruces peatonales, y otras consideraciones para peatones no deban ser priorizadas también en otras áreas. Cuanto más cerca de una escuela, más esa infraestructura tiende a ser utilizada por estudiantes y personal, con o sin discapacidades, que aprenden o enseñan en esa escuela. Y, por supuesto, todas las personas con discapacidad que viven en colonias sin aceras o cruces peatonales accesibles requieren estas mejoras cada vez que dejan sus hogares para cualquier propósito. El objetivo, con el tiempo, es que toda la infraestructura peatonal se vuelva cada vez más accesible para todas las personas.

## Estudio de caso

# Pachuca de Soto, Hidalgo

El estado de Hidalgo tiene una población de alrededor de 3 millones. Pachuca de Soto es la ciudad más grande de Hidalgo, con una población aproximada de 300,000. El enfoque de este estudio de caso es el Centro de Asistencia Múltiple 19 (CAM 19) en Pachuca. Este CAM es dirigido por un director y personal comprometidos. El CAM 19 es popular entre padres de familia, la mayoría de los cuales son de clase media y con mayor movilidad que los habitantes de zonas más rurales que a menudo se ven afectados por la pobreza. La mayoría de los más de cien estudiantes del CAM 19 asisten con regularidad.<sup>1</sup>

### **Problemas de acceso que enfrenta el CAM 19 actualmente**

Mientras que en muchos aspectos el CAM 19 es una escuela ejemplar, se enfrenta a una gama típica de problemas de accesibilidad, incluyendo un edificio inaccesible, falta de un servicio de bus escolar dedicado, e infraestructura peatonal no accesible.

**1. Transporte Público:** El transporte público hacia el CAM 19 no cuenta con características de accesibilidad y requiere que muchos padres hagan una o hasta dos transferencias para llegar a las paradas de transporte más cercanas a la escuela. A pesar de esto, el 40% de los estudiantes llega en transporte público a las paradas cercanas al CAM 19, mientras que el 52% llega en auto privado.

El mapa en la siguiente página muestra la ubicación aproximada de la mayoría de los

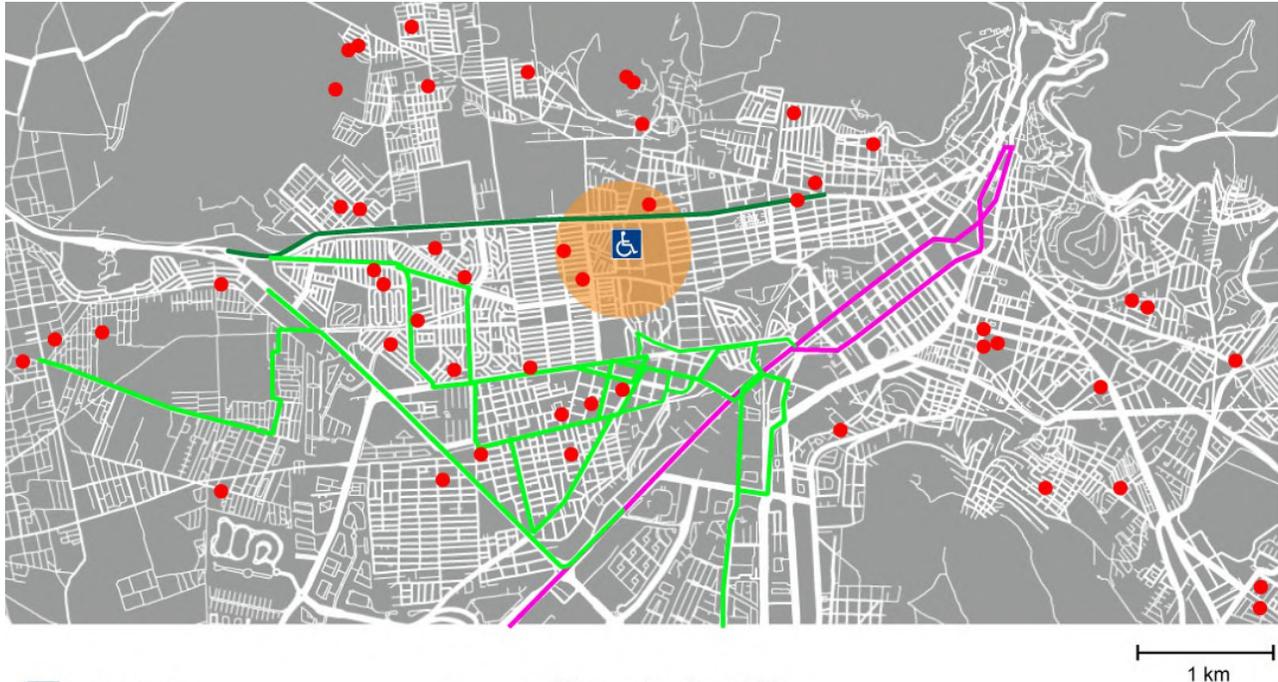


estudiantes del CAM 19, las principales líneas de buses y rutas alimentadoras. Algunos estudiantes viven fuera de los límites del mapa. La privacidad de los estudiantes está protegida por la escala del mapa, que cubre un área de 45 kilómetros cuadrados (17 millas cuadradas). Hay operadores privados que conducen vans, localmente conocidas como 'combis' o colectivos (foto izquierda). La mayoría de las rutas de transporte en Pachuca (Tuzobús) son

administradas por el gobierno. El sistema Tuzobús tiene una línea de bus de tránsito rápido y un servicio alimentador con vans. Las rutas 17 y 19 son muy utilizadas por los estudiantes del CAM 19 como servicio hacia y desde la línea troncal. Una vez que los niños y sus cuidadores llegan a la parada de transporte más cercana al CAM 19, deben caminar o rodar su silla de ruedas a lo largo de varias cuadras para llegar a la escuela.

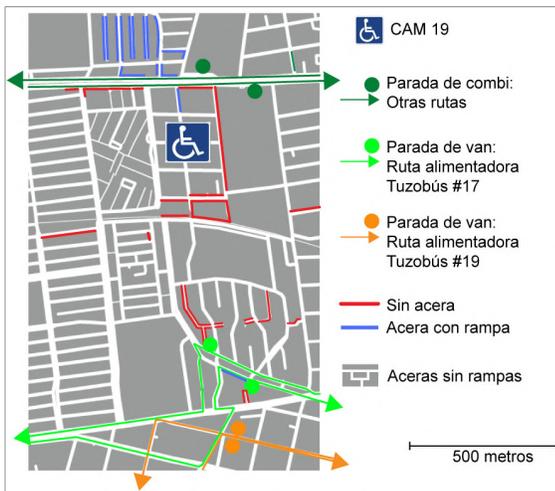
---

<sup>1</sup> Este estudio de caso es un proyecto de colaboración entre Janett Jiménez Santos en la Ciudad de México, Tom Rickert de AEI, y representando al estado de Hidalgo: María Santa Pérez Herrera (SEP), Sofía Alquiciréz Téllez (DIF), Manuel Hernández Sánchez (director del CAM 19), Oscar Granados Ordaz (INEGI), María Mejía Ortiz (INEGI) y Alberto Ramírez Bracho (Secretaría de Movilidad y Transporte); incluyendo dos entrevistas entre Tom Rickert y Manuel Hernández Sánchez en septiembre de 2021. Este equipo presentó un estudio de caso sobre el CAM 19 y otros temas en el Congreso de Academias Estatales de Hidalgo, realizado vía Zoom el 27 de septiembre del 2021. En reuniones de seguimiento se han tratado varios proyectos resultantes de esta colaboración.



- CAM 19
- Radio 500 metros
- Colonia con estudiantes
- Otras rutas (combis)
- Rutas alimentadoras Tuzobús (vans)
- Línea de Bús de Tránsito Rápido

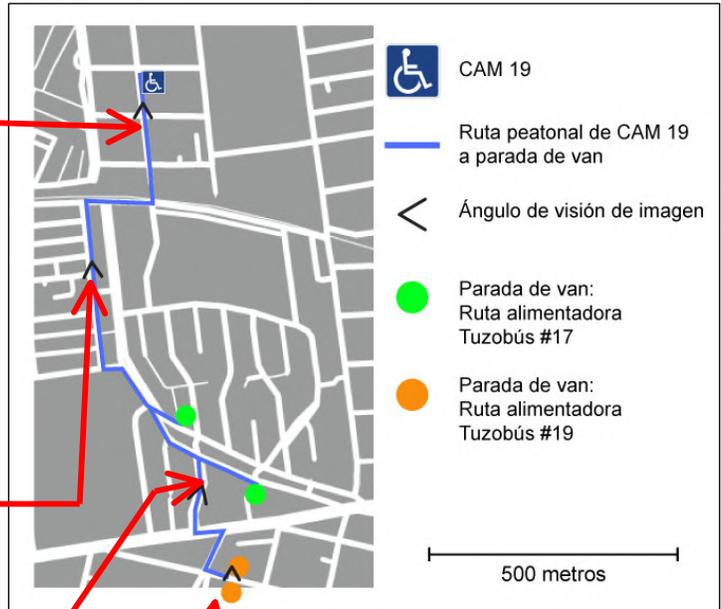
El mapa, elaborado por INEGI, muestra que más del 90% de los estudiantes del CAM 19 no viven a una distancia caminable de la escuela, más aún dada la incapacidad de los cuidadores para llevar o caminar con estudiantes con diferentes discapacidades a distancias que serían caminables por estudiantes *sin* discapacidad. Una situación similar enfrenta los padres y cuidadores de estudiantes con necesidades especiales que asisten a escuelas regulares (USAER). Una cosa es cierta alrededor del mundo: Sin transporte vehicular, la mayoría de estudiantes con discapacidad no pueden ir a la escuela.



**2. Circulaciones peatonales:** Padres y niños descienden en las paradas mostradas en el mapa de la izquierda. Este mapa muestra las calles alrededor del CAM 19 y la ubicación de las dos paradas de van más usadas para llegar al CAM 19. También muestra la ubicación de calles sin aceras (rojo) y aceras con rampas peatonales (azul). Las rampas existentes no conforman una cadena de viaje accesible al CAM 19. Usando fotos de Google (siguiente página) se identificaron barreras existentes a lo largo de la circulación peatonal. (Mapa de INEGI modificado por Daniela Briseño Arriaga)

Se muestra en el siguiente mapa el acceso peatonal desde las paradas de transporte hacia el CAM 19. Si bien hay aceras con

ancho adecuado para sillas de ruedas, se interrumpen con postes, letreros, accesos vehiculares y otras barreras. (Mapa de INEGI modificado por Daniela Briseño Arriaga)



Actualmente, existen barreras para la circulación peatonal desde la parada de van Tuzobús al CAM 19, para que cuidadores y niños con discapacidad vayan a la escuela. Para algunos, es más fácil caminar por el arroyo vehicular (izquierda centro).



**3. Edificio escolar:** Se trata de un edificio de 3 niveles que requeriría un costoso elevador para dar acceso a estudiantes con discapacidad para los que resulta difícil o imposible subir escaleras. En ausencia de elevador, el CAM 19 debe adecuar las clases para estudiantes usuarios de silla de ruedas en planta baja, a pesar de temas como el tamaño del aula y mobiliario que cambia para usuarios de silla de ruedas respecto a otros estudiantes. Como resultado, solo tres usuarios de silla de ruedas han ingresado al CAM 19 en el actual ciclo escolar 2021-22, la cual es una cifra

baja respecto a otros CAM en nuestras encuestas.

### **Un camino a seguir por el CAM 19**

El CAM 19 se encuentra buscando soluciones de corto y largo plazo a los problemas de transporte accesible y circulaciones peatonales, así como para la accesibilidad del edificio en sí. Los elementos para el plan incluyen:

#### **1. Buscar servicio de bus directo a la escuela.** Algunas alternativas incluyen:

- 1) La solución *ideal* es establecer un servicio de bus escolar dedicado en Pachuca, priorizando a estudiantes con discapacidad de escuelas CAM y USAER, que integra a estudiantes con discapacidad en sus programas.
- 2) Establecer rutas de van que tomen en consideración las necesidades a largo plazo de estudiantes del CAM. Esta podría ser una solución a largo plazo, pero no tan ideal. Una solución sería priorizar el uso de vans con una altura de piso similar a la altura de las paradas de van, combinada con una pequeña rampa operada por el conductor, así como otras características de accesibilidad.
- 3) Otra solución sería destinar un vehículo de medio tiempo que conecte al CAM con las paradas de van durante horarios clave cuando los estudiantes llegan o salen de la escuela. El CAM 19 ha tenido éxito abordando esta solución en el pasado, sirviéndose de conductores voluntarios u otros en condiciones de aprender habilidades para la conducción segura de vehículos en viajes cortos desde las paradas de transporte a la escuela, durante la hora previa y posterior a los horarios regulares de escuela. Sin embargo, resultó ser una solución temporal cuando el financiamiento cesó, incluso para un conductor de medio tiempo y el vehículo ya no estuvo disponible.
- 4) Si fuera necesario, reubicar el CAM 19 a un mejor sitio con paradas de transporte adyacentes, así como una ubicación fuera de la calle y adecuada para que padres y cuidadores se estacionen de manera segura junto a la escuela o en su propiedad. Este tema tiene que ver con que las dependencias de gobierno encargadas de adquirir propiedades y edificios para escuelas de educación especial pueden ser distintas al departamento encargado de operar dichas escuelas. Resulta sencillo terminar negando a los padres la posibilidad de enviar a sus hijos con necesidades

especiales a la escuela, debido al tiempo y dinero requerido para proporcionar transporte a escuelas mal ubicadas y sin características de accesibilidad.

Aunado a esto, pueden considerarse subsidios de transporte para padres con bajo ingreso, brindando vales impresos o electrónicos, de modo que el gobierno pueda pagar directamente a los proveedores de transporte. Con cualquiera de las soluciones anteriores, se deben considerar ayudantes a bordo del vehículo cuando sea apropiado.

## **2. Priorizar características de acceso a lo largo de las aceras que conectan las paradas de transporte con la escuela, incluyendo:**

- 1) Disponibilidad de aceras: Habilitar aceras donde sea necesario.
- 2) Ancho de acera: Aumentar el ancho en casos donde las aceras no son funcionales por usuarios de sillas de ruedas.
- 3) Obstáculos en acera: Establecer una ruta de acera alrededor de postes de servicios y señalización que bloqueen a los peatones y establecer regulaciones para eliminar los obstáculos en nuevas construcciones.
- 4) Superficie de acera: Reparar aceras dañadas y crear una superficie continua no bloqueada por accesos vehiculares y segura para usuarios de silla de ruedas.
- 5) Cruces peatonales: La mayoría de los cruces peatonales carecen de rampas peatonales o cruces a nivel, y se requieren a lo largo de toda la circulación peatonal hacia la escuela.
- 6) Seguridad en cruces peatonales: Implementar señalización de paso peatonal y dispositivos para el control del tránsito donde se requiera.
- 7) Paradas de transporte local: Identificar líneas de transporte con número de ruta y destinos.
- 8) Paradas de transporte local: Dependiendo del nivel de uso, proveer refugios contra el clima, así como asientos o apoyos isquiáticos para su uso mientras se espera la van o combi.

Estas medidas pueden convertirse en proyectos piloto para fomentar su implementación. Hay que tener en cuenta que es mucho menos costoso incorporar la accesibilidad desde el comienzo de un proyecto, comparado con hacerlo accesible una vez construido.

## **3. Integrar acceso al transporte y circulaciones peatonales al acceso del edificio escolar**

Una escuela no significa mucho para los niños y jóvenes con discapacidad que no pueden asistir a ella. La "cadena de viaje" debe ser accesible en vehículo: del hogar, a la parada de transporte, al vehículo, a la parada de transporte, a la escuela y dentro del edificio escolar. Y también debe ser accesible caminando o rodando una silla de ruedas: circulación peatonal, entrada a la escuela y dentro del edificio escolar. Después de reflexionar, sabemos que esto es cierto. Es parte de una historia más grande de movilidad para las personas de todos lados. Y es parte de una historia más grande de empatía para con los demás. Esta historia continúa. Cruza todas las fronteras. Solo se profundiza con el transcurrir del tiempo.

## Parte 4: Apéndices

## Apéndice 1: Ejemplo de plan de estudios para la capacitación de conductores

### Contenido relacionado al Covid

- Preparación y limpieza del vehículo
- Guía para estudiantes viajando a la escuela
- Requisitos especiales para el conductor

### Contenido relacionado al estudiante

- Requisitos sobre servicios específicos para estudiante(s) transportado(s)
- Procedimientos médicos de emergencia específicos (puede incluir RCP, respuesta a convulsiones, y otros procedimientos requeridos por las necesidades del estudiante y la ley aplicable)
- Planes de evacuación de emergencia específicos para el estudiante

### Contenido relacionado a habilidades del conductor

- Operación segura del vehículo para diferentes condiciones de tránsito
- Prácticas seguras para recoger y dejar a los estudiantes en su destino (incluido el traspaso adecuado de la custodia del estudiante en las paradas de transporte y en la escuela)
- Lectura de mapas viales y documento de ruta
- Uso adecuado de los controles del vehículo (frenos, luces, dirección del volante, etc.)
- Manejo de emergencias relacionadas al vehículo

### Contenido relacionado al vehículo o equipamiento

- Inspección vehicular pre-operacional al viaje diario
- Requisitos de mantenimiento
- Estado del vehículo y requisitos para informar problemas
- Uso correcto de las características de accesibilidad (incluidas rampas, asientos, cinturones, etc.)
- Almacenamiento seguro de equipamiento y pertenencias de los estudiantes durante el viaje

### Contenido relacionado a la discapacidad

- Tipos de discapacidades y sus características
- Toma de conciencia y sensibilización general sobre la discapacidad
- Manejo de conducta de los estudiantes
- Reglas de seguridad que incluyen límite de ruido, restricciones de alimentos y sentarse adecuadamente
- Lidar con patógenos de la sangre u otros fluidos corporales
- Procedimientos generales de primeros auxilios

### Contenido relacionado a políticas o al cumplimiento de leyes

- Reportar evidencia de maltrato infantil
- Reportar incidente a bordo del vehículo
- Requisitos de cuidado y custodia de los niños
- Asistencia, puntualidad y otros procedimientos relacionados
- Comunicación con padres de familia, personal escolar, y personal administrativo de transporte
- Prueba de drogas y alcohol
- Auto-declaración del estado de salud del conductor en caso de afectar la seguridad vial
- Conducir de manera distraída o desatenta
- Atención al cliente
- Reglamento de tránsito
- Leyes relacionadas al equipamiento (por ejemplo, sobre los cinturones de seguridad y otras sujeciones de seguridad infantil)
- Requisitos para los permisos del vehículo y licencia para conducir del conductor

## Apéndice 2: Información sobre el estudiante para conductores y escuelas

- Nombre de escuela* \_\_\_\_\_
- Nueva estudiante*
- Suspender el transporte*
- Actualizar información*

Esta información sobre cada estudiante con discapacidad puede modificarse según la situación

-----

### SOLICITUD DE TRANSPORTE

**Actualizada** \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_ Apellido: \_\_\_\_\_ Apodo: \_\_\_\_\_ Grado: \_\_\_\_\_  
No. del estudiante: \_\_\_\_\_ Nombre de padre/madre/tutor \_\_\_\_\_ Teléfono: \_\_\_\_\_

#### Dirección o paradas de vehículo

Domicilio origen: \_\_\_\_\_ Teléfono: \_\_\_\_\_  
Domicilio destino: \_\_\_\_\_ Teléfono: \_\_\_\_\_

**POR FAVOR MARQUE LAS CASILLAS CORRESPONDIENTES Y PROVEA DETALLES ADICIONALES EN LA SECCIÓN DE NOTAS**

#### Equipamiento Especial

- Silla de ruedas
- Andador / Bastón
- Asiento para vehículo
- Chaleco de seguridad
- Transporta oxígeno

#### Factores Médicos

- Deficiencia auditiva
- Deficiencia visual
- Traqueotomía
- Requiere asistente médico
- Requiere aspiración
- Convulsiones

- Monitoreo respiratorio
- Insulino dependiente
- Alergias severas  
(describa)

#### Factores de Seguridad

- Camina al bus sin ayuda
- Camina al bus, pero necesita ayuda
- Asiento preferente (describir)
- Necesita ayuda para caminar
- Comportamiento agresivo / peligroso
- Puede escaparse corriendo
- Debe estar asegurado en el vehículo
- No se puede comunicar
- Dificultad para seguir indicaciones
- Medicamento a transportar
- Debe ser recibido por: \_\_\_\_\_

#### Notas:

La información en este formulario reemplaza a los anteriores.

Autorizado por \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

## Apéndice 3: Entrenamiento de viaje

El entrenamiento es necesario para todos los aspectos de la vida; particularmente para niños con necesidades especiales. El entrenamiento para actividades relacionadas con el transporte, se puede conformar por cuatro categorías:

- Cómo esperar el bus
- Cómo abordar el bus
- Cómo viajar en bus
- Cómo salir del bus.

Si bien existe un traslape entre las áreas de habilidades, también lo hay con habilidades aprendidas en la escuela. Estas áreas pueden aprovecharse para facilitar el proceso de aprendizaje. Por ejemplo, mostrar el pase de bus como parte de la categoría de cómo viajar en bus escolar, se traslapa con el uso del pase del bus de transporte público. Incluso, se traslapa con temas como el de presentar una credencial en la biblioteca para préstamo de libros. Por lo tanto, al enseñar la habilidad, el maestro empezaría con el área de interés como la credencial para la biblioteca. Luego mostraría la conexión con el pase de bus escolar, y finalmente cómo el transporte público es *similar* a viajar en bus escolar.

El entrenamiento para viajar en un bus escolar enseña habilidades de viaje que duran toda la vida. Como el nombre sugiere, se pretende que estas actividades sean aplicables para la propia vida. Por lo tanto, es importante un entrenamiento adecuado que sea actualizado periódicamente. La enseñanza de habilidades puede mejorar la seguridad de los estudiantes inmediatamente, pero también de forma continua. Se enseña a estudiantes a comportarse adecuadamente en un entorno con buses y otros tipos de transporte *público*. Además, se construye una autoestima y se coloca al estudiante en un lugar importante a los ojos de otros. En el proceso de refuerzo de habilidades y comportamientos aprendidos se contribuye a la capacidad de cada estudiante de convertirse en un ciudadano más productivo.

Los estudiantes requieren adquirir habilidades para esperar de manera segura sin entrar en una zona peligrosa. Además, aprenden como despedirse de los padres, esperar en una fila, y reconocer el bus y al conductor. Muchas de estas habilidades también benefician la vida fuera y dentro del contexto escolar. Por ejemplo, una habilidad que se extrapola a muchos aspectos de la vida es esperar en una fila. Si los estudiantes pueden dominar esta habilidad, les beneficiará a lo largo de toda su vida.

Aunque puede parecer que no hay mucho que aprender sobre abordar un bus, en realidad hay bastante información por asimilar. Principalmente, niños con discapacidad suelen no esperar a que el bus se detenga. Así mismo, es importante esperar que la puerta se abra antes de acercarse al bus. Luego el estudiante debe aprender a cómo sostener el pasamanos, mostrar su pase de bus y abrocharse el cinturón. La mayoría de estas habilidades son esenciales para viajar de manera segura tanto en el bus escolar como en el transporte público.

Hay bastantes habilidades relacionadas con viajar en bus adecuadamente. Si eventualmente se les permitirá viajar en un bus público, deben aprender a permanecer sentados, usar un tono de voz suave y escuchar las instrucciones del conductor. Aprender a pedir ayuda cuando se necesita es importante. Los estudiantes con necesidades especiales necesitan aprender a cómo y cuándo pedir ayuda al conductor o a otros pasajeros.

Saber que hay que hacer para salir del bus adecuadamente también es muy importante. Así pues, es vital aprender a escuchar las instrucciones del conductor, recoger sus pertenencias e identificar a una persona que los espera al final del viaje. También es importante saber cómo salir del bus, bajando escalones y sosteniendo el pasamanos. Finalmente, es importante despedirse del conductor.

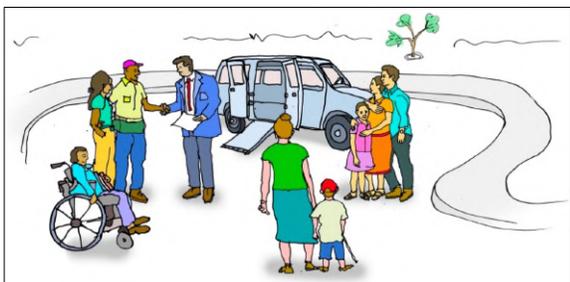
## Apéndice 4: En busca de transporte para su hijo con necesidades especiales

Con frecuencia, los padres de los niños con necesidades especiales no reciben ayuda para transportarlos a la escuela. Esta falta de ayuda puede dar como resultado que el niño no reciba educación. Esta situación desafortunada puede superarse con la ayuda de varias instancias públicas, organizaciones de beneficencia, organizaciones religiosas y donantes privados. A menudo, estas oportunidades se desaprovechan porque los padres no saben cómo compartir sus necesidades/preocupaciones. La siguiente lista de sugerencias explica varias formas de comunicación con una organización u otra fuente de apoyo potencial, independientemente de la vía de comunicación (por teléfono, por escrito, o por correo electrónico).

<b>Sugerencias con ejemplos</b>
<p><b>Preséntese amablemente</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estimado Ministro Garcés</li> <li>2. Estimada Directora Gloria</li> </ol>
<p><b>Explique la situación</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Soy una madre soltera / un padre soltero, que no puede llevar a su hijo a la escuela porque su silla de ruedas está rota.</li> <li>2. Mi hijo tiene dificultad para caminar. Durante la temporada de lluvias el sendero para caminar se torna tan resbaloso y se llena de charcos que no puede llegar de manera segura a la escuela.</li> <li>3. El bus escolar de la escuela _____ ya no funciona. Necesitamos que se remplace el vehículo para que mi hijo pueda llegar a la escuela.</li> </ol>
<p><b>Explique el motivo por el cuál ha contactado a esta persona</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Espero que pueda ayudarme ya que usted está a cargo del departamento de caminos públicos.</li> <li>2. Debido a que es sabido que usted proporciona sillas de ruedas para padres de escasos recursos cuyos hijos las necesitan, espero me pueda ayudar.</li> </ol>
<p><b>Sea específico respecto a lo que pide</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mi hijo necesita un asiento para auto más grande. Mide 122 cm y pesa 35 kg.</li> <li>2. Mi hija necesita un cinturón de seguridad para evitar caerse del moto-taxi.</li> </ol>
<p><b>Hable sobre futuras comunicaciones</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Cómo puedo contactarlo por teléfono la próxima semana?</li> <li>2. Puede contactarme cualquier día a partir de las 3 pm. Mi teléfono es _____.</li> </ol>
<p><b>Solicite una referencia alterna</b></p> <p>Si usted no puede ayudarme a resolver este problema, ¿sería tan amable de decirme quién me podría ayudar?</p>

## Apéndice 5: Promover las iniciativas de los padres: compartir auto, cooperativas, y gestión de la movilidad

Los padres pueden tomar la iniciativa de organizar sus recursos o compartir auto para llevar a los niños a la escuela, especialmente en países donde los servicios de bus escolar son inexistentes. Podrían organizarse y publicitar sus esfuerzos para compartir auto en un sitio web, periódico local o a través de carteles en las oficinas de gobierno o mercados. Los distritos escolares pueden referenciar a padres interesados en organizar su propio sistema de compartir auto. Esto permite que las escuelas apoyen sin tomar riesgos de ser legalmente responsables en la operación y seguridad de los autos, o involucrándose en los detalles de planeación. O una instancia de gobierno podría promover sistemas de compartir auto en varias formas, incluyendo compartir auto para apoyar el transporte escolar.



Aún en áreas donde la pobreza previene el compartir auto, las dependencias de gobierno en México pueden considerar apoyar a los padres con fondos para conseguir o rentar vehículos nuevos o usados y así alentar la cooperación entre padres, brindando su propio transporte escolar cuando el gobierno no lo provee. El cartel a la izquierda está disponible

en el sitio web de AEI en [www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org). Compartir auto o la cooperación entre padres requieren un buen liderazgo y asegurar que los padres son responsables y no tienen historial criminal. Solo padres confiables y que conducen con precaución deberían participar.

Los padres también podrían trabajar juntos en crear acuerdos con taxis u otro servicio de transporte para llevar a sus niños a la escuela de manera confiable. Es posible obtener un acuerdo a menor costo si se trata de un horario diferente a las horas pico, que es cuando la demanda de transporte aumenta. Las escuelas lo deberían considerar al momento de planear sus horarios escolares.

Cuando varios padres de una misma colonia deben usar el transporte público para llevar a sus niños a la escuela, pueden considerar un acuerdo para padres de diferentes familias que dividan el trabajo de acompañar a sus hijos hacia y desde la escuela, cuando se requiera. O quizás una escuela que coopere pueda proveer transporte *solo de ida a la escuela* para algunos estudiantes, y *solo el regreso al hogar* para otros, reduciendo costos a los padres y escuela, haciendo posible a los padres dividir el trabajo restante.

Algunas veces, ONG locales o comunidades de fe pueden ayudar, quizás con sus propios vehículos, si los hay y que no se estén usando para otros fines.

Los lectores pueden consultar nuestra guía, *Salvando la Brecha*, para una presentación más larga sobre recursos compartidos y gestión de la movilidad, tratados en esta página.

## Apéndice 6: Más información sobre transporte escolar de Access Exchange International

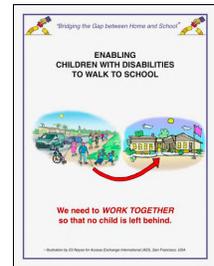
Visite nuestro sitio web en [www.globalride-sf.org](http://www.globalride-sf.org) para las siguientes publicaciones, videos, carteles y panfletos. **Todos disponibles en inglés y en español.**

- *Salvando la Brecha: Su rol para transportar niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo.* También disponible en hindi, japonés, y tanto en chino tradicional como simplificado (Aprox. 150 páginas)



- Caja de herramienta titulada, *Llevemos a los niños con discapacidad a la escuela: las autoridades de educación y transporte necesitan trabajar juntas* (11 páginas)

- Caja de herramienta que promueven buenas prácticas en el apoyo a niños caminando o rodando a la escuela (10 páginas)



- *Transporte puerta a puerta para personas con movilidad limitada: su inicio y desarrollo* (88 páginas). El enfoque es sobre los vehículos más pequeños.

- *Herramientas de capacitación para el acceso al transporte público* (preparado por personal de AEI para el Banco Mundial, 31 páginas). Se centra en el transporte público.



- Tres videos bilingües, filmados en el estado mexicano de Hidalgo y en la Ciudad de México, titulados: *Salvando la brecha: Transportar a niños con discapacidad a la escuela, Promoviendo el voluntariado alrededor del mundo, y BRT ayuda a los niños a llegar a la escuela.*



- Una serie de carteles y panfletos promoviendo buenas prácticas para ayudar a niños con discapacidad a viajar en un vehículo, caminar o rodar a la escuela.

## Apéndice 7: Fuentes para más información

Si una página web no abre, vaya a un buscador web tal como Google.

Título o tema	Ubicación
American School Bus Council	<a href="http://www.americanschoolbuscouncil.org/">http://www.americanschoolbuscouncil.org/</a>
Atención de los Alumnos con Discapacidad . .	<a href="https://subeducacionbasica.edomex.gob.mx">https://subeducacionbasica.edomex.gob.mx</a>
Building and Maintaining a Partnership with Special Educators (Special Needs Transportation, School Bus Fleet)	<a href="http://www.schoolbusfleet.com/10047395/building-and-maintaining-a-partnership-with-special-educators">http://www.schoolbusfleet.com/10047395/building-and-maintaining-a-partnership-with-special-educators</a>
California's Special Education Transportation Guidelines	<a href="https://www.cde.ca.gov/sp/se/lr/trnsprtgdlns.asp">https://www.cde.ca.gov/sp/se/lr/trnsprtgdlns.asp</a>
Entornos Escolares Seguros en Escuelas de Educación Básica	<a href="https://www.educacionbc.edu.mx/departamentos/partsocial/archivos2020/convivencia%20escolar/Entornos_Ecolares_Seguros_vf.pdf">https://www.educacionbc.edu.mx/departamentos/partsocial/archivos2020/convivencia%20escolar/Entornos_Ecolares_Seguros_vf.pdf</a>
Guidelines for Safe Transportation of Pre-school Age Children in Buses	<a href="https://one.nhtsa.gov/people/injury/buses/Guide1999/prekfinal.htm">https://one.nhtsa.gov/people/injury/buses/Guide1999/prekfinal.htm</a>
Manual de Operadores de Transporte (Unidad No. 4: Atención a la o el pasajero)	<a href="http://icathi.hidalgo.gob.mx">http://icathi.hidalgo.gob.mx</a>
Normas Específicas de Control Escolar Relativas a la Inscripción, Reinscripción, Acreditación, Promoción, Regularización y Certificación en la Educación Básica, 2019	<a href="https://www.planyprogramasdestudio.sep.gob.mx/descargables/doctos/dof/NORMAS-CONTROL-ESCOLAR-BASICA.pdf">https://www.planyprogramasdestudio.sep.gob.mx/descargables/doctos/dof/NORMAS-CONTROL-ESCOLAR-BASICA.pdf</a>
Pautas sobre el Diseño Universal para el Aprendizaje (DUA) Texto Completo (Versión 2.0)	<a href="https://educadua.es/doc/dua/dua_pautas_2_0.pdf">https://educadua.es/doc/dua/dua_pautas_2_0.pdf</a>
Protecting Undocumented and Vulnerable Students, Stanford Law School, 2017	<a href="https://law.stanford.edu/wp-content/uploads/2017/06/CCSA-YELP-SLS-Policy-Lab-Protecting-Undocumented-Students.pdf">https://law.stanford.edu/wp-content/uploads/2017/06/CCSA-YELP-SLS-Policy-Lab-Protecting-Undocumented-Students.pdf</a>
Safe Routes to School	<a href="http://www.transportation.gov/mission/health/Safe-Routes-to-School-Programs">http://www.transportation.gov/mission/health/Safe-Routes-to-School-Programs</a>
Understanding, Managing Difficult Special Needs Student Behavior	<a href="http://www.schoolbusfleet.com/10009723/understanding-managing-difficult-special-needs-student-behavior">http://www.schoolbusfleet.com/10009723/understanding-managing-difficult-special-needs-student-behavior</a>
Van Provider Safety Tips	<a href="https://docs.google.com/viewer?a=v&amp;pid=sites&amp;srcid=dW1pY2guZWR1fHdjLXRyYW5zcG9ydGF0aW9uLXNhZmV0eXxneDo0YmY3YjhmNmFmZDBkNWVi">https://docs.google.com/viewer?a=v&amp;pid=sites&amp;srcid=dW1pY2guZWR1fHdjLXRyYW5zcG9ydGF0aW9uLXNhZmV0eXxneDo0YmY3YjhmNmFmZDBkNWVi</a>