



Asociación
*Colectivo Vida Independiente
De Guatemala*
Por un poder con equidad

Con el apoyo de:



Handicap International, Making It Work, iidi y Riadis.

<http://elcolectivo.webs.tl> - elcolectivovidaindependiente@gmail.com
Guatemala de la Asunción, septiembre 2010

Presentación

Las personas que conformamos la **Asociación Colectivo Vida Independiente de Guatemala, *El Colectivo***, aspiramos aportar en el proceso de construcción de una sociedad incluyente en donde las personas con discapacidad sean actoras e interlocutoras en la vida nacional; así como en la transformación de las percepciones y actitudes que la sociedad guatemalteca proyecta ante la situación y condición de esta población.

El Colectivo, pretende provocar cambios en las estructuras excluyentes de la sociedad guatemalteca, a través del análisis, la reflexión, el debate, la formación e investigación.

En esta oportunidad, hemos analizado la situación que enfrenta la población con discapacidad para alcanzar el derecho a la movilidad personal, con la mayor independencia posible. En el informe que usted tiene en sus manos, denominado “***Una Guatemala accesible, es posible***”, se han recopilado las experiencias de cinco países del continente Americano que han aplicado acciones técnicas, legales y políticas para el avance y cumplimiento de este derecho.

Esperamos que este aporte contribuya en la generación de nuevas propuestas de incidencia política para atender la compleja problemática de la falta de accesibilidad a espacios físicos y medios de transporte, que diariamente enfrentan las personas con discapacidad; insumos para exigir a las autoridades correspondientes el cumplimiento de la normativa nacional e internacional en esta materia; e iniciativas que deriven desde espacios de articulación de las organizaciones de personas con discapacidad con otras organizaciones sociales e instituciones públicas y privadas.

¡La ciudad y el transporte público accesible son posibles!

¡Y son nuestro derecho!

Contenido

- I. Resumen ejecutivo 4
- II. Introducción 5
 - a. Contexto 5
 - b. Transporte Público 5
 - c. Cultivando capacidades para cosechar derechos 7
- III. Estudio de casos de *Buenas Prácticas* 10
 - a. Transporte amigable para personas con discapacidad y movilidad reducida Curitiba, Brasil 10
 - b. Taxis Solidarios, un negocio en el que todos ganan Quito, Ecuador 14
 - c. BRT's y accesibilidad, haciéndolo bien desde el inicio Estados Unidos: Las Vegas, Eugene, Cleveland, Miami, Pittsburg y Boston 18
 - d. PCD en busca de la voluntad política San José, Costa Rica 25
 - e. Accesibilidad y participación ciudadana en Bogotá Bogotá, Colombia 29
- IV. Conclusiones 35
- V. Recomendaciones 36

I. Resumen Ejecutivo

Desde hace más de quince años, las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias han presentado algunas propuestas, principalmente a las autoridades municipales, relacionadas con la transformación de los espacios físicos y del transporte público en la ciudad de Guatemala. Muy lentamente, y a partir de la vigencia de normativas nacionales e internacionales al respecto, las autoridades han implementado mínimas medidas en este sentido. Lamentablemente, el derecho a la movilidad personal con la mayor independencia posible, de la población con discapacidad está muy lejos de ser una realidad en este país.

En muchas ciudades del mundo, se han tenido experiencias exitosas en sistemas de transporte accesibles con el consecuente goce del derecho de las personas con discapacidad a la movilidad personal. Un aspecto importante de estas experiencias positivas ha sido el convencimiento y compromiso real de las autoridades locales por transformar y promover acciones de impacto para el bienestar integral de las poblaciones. Otro aspecto de éxito ha sido el involucramiento de las organizaciones locales de personas con discapacidad y otros aliados sociales afines a estas reivindicaciones. El conocimiento de estas buenas prácticas puede contribuir al cambio de actitudes por parte de las autoridades municipales responsables de implementar los distintos sistemas de transporte en el área metropolitana.

Este informe contiene la recopilación de cinco experiencias de buenas prácticas en accesibilidad a espacios físicos y transporte público, aplicadas en Curitiba, Brasil; Quito, Ecuador; Las Vegas, Eugene, Cleveland, Miami, Pittsburg y Boston en Estados Unidos; San José, Costa Rica y Bogotá, Colombia. Para definir la selección de estas experiencias se determinaron aquellos criterios técnicos, legales y políticos, más sobresalientes en cada uno de estos procesos.

El objetivo de esta recopilación es compartir estas experiencias, principalmente con autoridades municipales, específicamente de la ciudad de Guatemala, Mixco y Santa Catarina Pinula, con el propósito de fortalecer e iniciar un proceso de concientización e información acerca del tema, y así generar la implementación de la normativa nacional e internacional en los reglamentos, programas y planes municipales.

Los resultados más sobresalientes de este análisis giran alrededor de: establecer espacios formales de participación de las organizaciones de personas con discapacidad en los procesos de diseño, planificación e implementación de proyectos de accesibilidad al transporte público y espacios físicos; cumplir con lo establecido en la normativa nacional e internacional respecto a esta materia, y realizar las reformas y gestiones legislativas necesarias en la normativa nacional para armonizarla con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, CDPD.

En la parte final de este informe se presentan recomendaciones dirigidas a: autoridades municipales, al gobierno central, al organismo legislativo, al Consejo Nacional Para la Atención **de** las Personas con Discapacidad, CONADI y a las organizaciones de personas con discapacidad, con la intención de que sean un aporte que inspire la aplicación de modificaciones reales y profundas en el sistema de transporte público y en la reglamentación de la normativa municipal de construcción.

II. Introducción

A. Contexto

La República de Guatemala ocupa una extensión territorial de 108,889 kilómetros cuadrados. El último Censo Nacional de Población realizado en el año 2002, indicó que el total de la población era de 11,2 millones de personas, y de acuerdo a las últimas proyecciones realizadas por el Instituto Nacional de Estadística, INE, para el 2010 la población total del país se estima en 14,3 millones de personas.

Los datos estadísticos relacionados a la población con discapacidad son limitados, debido a los criterios aplicados por las instancias correspondientes, en la obtención de la información al respecto. Actualmente los datos con los cuales se cuenta son los siguientes:

-El Censo Nacional de Población realizado en el año 2002, midió únicamente la cantidad de hogares en que habita una o más personas con alguna discapacidad. Los resultados indicaron que de un total de 2,2 millones, 135,482 hogares cumplían con esta característica, de los cuales 62,584 están en zonas urbanas y 72,898 en zonas rurales. Del total de hogares identificados predomina la discapacidad visual con un total de 49,438 hogares; seguidamente la discapacidad auditiva con 40,076 hogares; y le sigue la discapacidad física ó pérdida de extremidades inferiores (22,624 hogares) y discapacidad ó pérdida de extremidades superiores (13,505 hogares); finalmente se identificaron 14,974 hogares donde habitan personas con discapacidad intelectual y 24,531 hogares con otras discapacidades.

-En el 2005, el **INE** realizó la Encuesta Nacional de Discapacidad, ENDIS, que entre otros datos, estableció que en el 14.5 por ciento de los 2, 200,608 hogares registrados en todo el país en el 2002, habita por lo menos una persona con discapacidad. Los resultados de la encuesta indican que en Guatemala 4 de cada cien personas tienen alguna discapacidad, Lo cual significa que, según el INE, 401,971 personas con discapacidad habitan en este país.

Considerando las limitaciones estadísticas que estos datos proyectan, y tomando en cuenta las estimaciones que la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha revelado en sus informes sobre esta cuestión, es posible que no reflejen la cantidad real de personas con discapacidad en Guatemala, pero ayuda a ubicar la situación de una población invisibilizada históricamente. Es probable que las situaciones actuales de violencia que imperan en el país hayan incrementado significativamente estos datos, así como otros factores relacionados con las condiciones de pobreza y pobreza extrema, y la falta de programas de prevención y atención primaria en salud.

Las condiciones de vida de la mayoría de personas con discapacidad en Guatemala son deplorables, debido a las razones ya mencionadas, así como por la carencia de oportunidades laborales, educativas y formativas, y la falta de accesibilidad a espacios físicos y medios de transporte que limita su movilidad y, por lo tanto, limita el acceso al goce pleno de sus derechos.

B. Transporte Público

El transporte público en la ciudad de Guatemala, se ha caracterizado por ser ineficiente y por carecer de un adecuado control por parte de las autoridades municipales y del gobierno central. Históricamente la población guatemalteca ha demandado un transporte digno, seguro, cómodo y accesible económicamente. Las luchas sociales por esta demanda han generado conflictos entre usuarios, autoridades y empresarios. Generalmente estas crisis se han resuelto siempre a favor de los empresarios del transporte, que se comprometen a mejorar el servicio a cambio

del incremento millonario al subsidio que reciben del gobierno central. Lamentablemente los acuerdos han sido incumplidos por los prestadores del servicio, y las medidas de modificación y corrección al sistema de transporte público han sido nulas.

En el área metropolitana de Guatemala, conviven cerca de tres millones de personas, que diariamente se movilizan en condiciones sumamente complicadas, lo cual ha generado la circulación de casi un millón de vehículos.

Este problema va directamente relacionado con otros, como la falta de vías peatonales cómodas y seguras; la falta de educación vial y de respeto al peatón por parte de los automovilistas; violencia e inseguridad en las calles y en las unidades del transporte público; inexistencia de espacios físicos y públicos, así como transporte colectivo accesible para las personas con discapacidad que se movilizan en esta área del país.

Para ejercer el derecho al libre desplazamiento, las personas con discapacidad se enfrentan a un sin fin de barreras arquitectónicas, de actitud y de información. Todo esto aunado a la falta de cumplimiento por parte de las autoridades públicas de la normativa legal nacional e internacional relacionada a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida, aprobada y ratificada por el Estado de Guatemala.

Actualmente las autoridades municipales han implementado dos nuevos sistemas de transporte: el denominado “Transmetro”, y recientemente el que se conoce como “Transurbano”. Ninguno de los dos sistemas cumple con todos los requerimientos para facilitar la movilidad personal, con **la mayor independencia posible**, de las personas con discapacidad.

La Asociación Colectivo Vida Independiente de Guatemala, *El Colectivo*, ha participado desde hace seis años en la Comisión Política de Accesibilidad al Transmetro y otros espacios físicos, CPAT, una alianza de diversas organizaciones de personas con discapacidad y de derechos humanos, cuyo objetivo principal es la incidencia política para lograr la accesibilidad a los espacios físicos y medios de transporte.

En el año 2004, la CPAT inició un proceso de incidencia política a través del diálogo con la municipalidad de la ciudad capital, el cual no prosperó, y generó el inicio de un proceso jurídico, que la Corte de Constitucionalidad resolvió definitivamente cuatro años después, a través de una sentencia¹, que obliga a las autoridades de la Municipalidad de Guatemala a la adecuación de los distintos sistemas que conforman actualmente el transporte urbano, a modo de que sean completamente accesibles para las personas con discapacidad. El Consejo Nacional Para la Atención de las Personas con Discapacidad, CONADI, ha tenido un perfil muy bajo, como ente rector de la discapacidad en el país, para exigir a las autoridades correspondientes el cumplimiento del marco legal respecto a este tema.

Para *El Colectivo*, es totalmente necesario continuar con el impulso de nuevas acciones y la gestión de nuevas propuestas, así como motivar y fortalecer la participación de las organizaciones de personas con discapacidad en estos procesos.

¹ Resolución de la Corte de Constitucionalidad, sentencia confirmada en el expediente 2863-2006 emitido el 25 de abril de 2008, que ordena a la municipalidad de la ciudad de Guatemala realizar las adecuaciones necesarias al Transmetro-Eje Sur y los otros ejes proyectados, que garanticen la accesibilidad y la autonomía de las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Dicha sentencia incluye además, la implementación de una normativa específica de regulación y de accesibilidad al transporte público urbano tradicional.

C. “Cultivando capacidades para cosechar derechos”

El Colectivo tuvo la oportunidad de incorporarse al Proyecto, “*Cultivando capacidades para cosechar derechos – Proyecto de formación e incidencia política para la implementación de la Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad*”, impulsado con el apoyo de Handicap International - HI, la Red Latinoamericana de Organizaciones No Gubernamentales de Personas con Discapacidad y sus Familias - Riadis, Making it Work – MIW, y el Instituto Interamericano sobre Discapacidad y Desarrollo Inclusivo - IIDI, para ejecutar el microproyecto “*Promoviendo las buenas prácticas para alcanzar la movilidad personal de las personas con discapacidad en el área metropolitana del departamento de Guatemala*”, que utiliza la metodología de MIW.

Esta iniciativa tiene como objetivo: *Contribuir al goce de los derechos de la población con discapacidad a través del mejoramiento de la movilidad personal y accesibilidad de esta población en el área metropolitana del departamento de Guatemala. Y específicamente: promover que: Las autoridades municipales de dicha área, específicamente de los municipios de Guatemala, Mixco y Santa Catarina Pinula, aumenten su compromiso para la incorporación gradual de la normativa del tema de accesibilidad a los espacios físicos y de transporte en los planes y políticas locales, por medio de acciones de incidencia política, de información y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad y el uso de buenas prácticas.*

Para el logro de estos objetivos, *El Colectivo* se fundamenta principalmente en dos estamentos jurídicos: la legislación nacional contenida en la Ley de atención a las personas con discapacidad (Decreto No. 135-96 del Congreso de la República), específicamente lo establecido en el capítulo VII, *Acceso al espacio físico y a medios de transporte* (artículos del 54 al 60) y la normativa internacional que se concreta en la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, CDPD, ratificada por Guatemala el 7 de abril de 2009.²

La CDPD, obliga a los estados Partes la adopción de medidas pertinentes para asegurar que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, lo cual se encuentra establecido en el artículo 9, *Accesibilidad*; así como los requerimientos que se concretan en el artículo 20, denominado *Movilidad Personal*.

La necesidad de que las autoridades públicas cumplan con esta normativa es indiscutible, ya que la posibilidad de movilizarse con independencia y seguridad, garantiza a las personas con discapacidad tener acceso también a la educación, trabajo, salud, recreación y al goce de sus derechos civiles, sociales y culturales.

Uno de los principales logros de las organizaciones de personas con discapacidad, es la acción judicial presentada desde la CPAT y la cual se resolvió satisfactoriamente para esta comisión, como ya se mencionó en párrafos anteriores, desde las resoluciones emitidas tanto por el Procurador de los Derechos Humanos, como por el Organismo Judicial, así como la Corte de Constitucionalidad. Éste es un precedente muy importante para este proceso y es necesario exigir su total cumplimiento.

² Guatemala, fue el Estado No. 51 en ratificar la Convención sobre derechos de las Personas con Discapacidad y el No. 30 en ratificar el Protocolo facultativo.

En este contexto, actualmente *El Colectivo* aplica y ejecuta el proyecto en mención. A través del mismo se han fortalecido las capacidades técnicas del equipo, formándose para alcanzar la incidencia política a través de la aplicación de la metodología Making it Work, MIW.

El Colectivo desea contribuir en el proceso de transformación de un paradigma de discriminación y de exclusión histórica, hacia uno de respeto a los derechos humanos y de la vida independiente de las personas con discapacidad, motivo por el cual promueve la utilización de Buenas Prácticas.

Por tal razón, ha escogido utilizar la metodología MIW, que se centra en la búsqueda de soluciones para implementar la CDPD -y no sólo en señalización de violaciones de los derechos de las personas con discapacidad. Pretende mostrar las cosas que funcionan (a lo cual denominaremos Buenas Prácticas), y poder proponer alternativas a los responsables de formular políticas para alcanzar un mejor cumplimiento de nuestros derechos.

Las Buenas Prácticas que hemos identificado y documentado no necesariamente son “las perfectas” o “las mejores”- pero han sido algo bueno e innovador, para promover los objetivos de la Convención en la dimensión geográfica de nuestro proyecto.

La definición de las Buenas Prácticas que hemos utilizado es:

*Las **Buenas Prácticas** son acciones e iniciativas específicas impulsadas por organizaciones de personas con discapacidad, organizaciones sociales en general, comunidades, entidades públicas u organizaciones de la comunidad internacional, o por el esfuerzo conjunto de varias de estas instancias, que contribuyen al mejoramiento efectivo de las condiciones de vida de las personas con discapacidad y a la realización práctica de sus derechos humanos.*

En este sentido, *El Colectivo* determinó aplicar la metodología MIW, para fortalecer las acciones de incidencia política, para lo cual se definieron las siguientes etapas:

1. Identificación clara y precisa del problema: violación del derecho al libre desplazamiento de las personas con discapacidad, ante la falta de accesibilidad al transporte público y espacios físicos.
2. Identificación de cobertura geográfica y actores involucrados: se focalizaron las acciones en tres municipios del departamento de Guatemala: Guatemala, Mixco y Santa Catarina Pinula. Las acciones de incidencia van dirigidas a las autoridades municipales.
3. Identificación de otros países donde se han realizado modificaciones exitosas a las redes de transporte urbano y adecuaciones arquitectónicas: Curitiba, Brasil; Quito, Ecuador; Bogotá, Colombia; San José, Costa Rica; y las Vegas, Eugene, Cleveland, Miami, Pittsburg y Boston en Estados Unidos.
4. Se establecieron los criterios, siendo estos:

Criterios para seleccionar Buenas Prácticas en el área legal:

- ✓ Provee mayor acceso a distintos servicios: Transporte, educación, salud, empleo, seguridad social, etc.
- ✓ Determina un avance en accesibilidad en entorno-transporte.
- ✓ Fomenta la participación de **Personas con discapacidad** y sus organizaciones.
- ✓ Hay impacto real y concreto en el tema de acceso al transporte público.
- ✓ No se queda en buenas intenciones, es una ley que genera cambios.

Criterios para seleccionar Buenas Prácticas en el área política:

- ✓ Promueve mayor acceso a distintos servicios: Transporte, Educación, salud, empleo, seguridad social, etc.
- ✓ Determina un avance en accesibilidad en entorno-transporte.
- ✓ Fomenta la participación de **Personas con discapacidad** y sus **organizaciones**.
- ✓ Incluye consulta obligada en temas relevantes.
- ✓ Hay impacto real y concreto en el tema de transporte público.
- ✓ Debe ser una iniciativa destacada, que impacte.
- ✓ (El cumplimiento del deber de una institución no se considera una buena práctica).

Criterios para seleccionar Buenas Prácticas en el área técnica:

- ✓ Representa un avance en accesibilidad entorno-transporte.
 - ✓ Facilita o permite el acceso a información y comunicación.
 - ✓ Hay impacto real y concreto.
5. Se inició la consulta a personas que participan en organizaciones de personas con discapacidad y usuarias del transporte público en estas ciudades, para conocer la experiencia en los procesos de transformación. Para la recopilación de la información se tomó en cuenta: la participación de las organizaciones de personas con discapacidad, la legislación aplicada, y los elementos técnicos y especializados.
 6. Se utilizó, principalmente, la comunicación vía electrónica, para facilitar el proceso, ya que las buenas prácticas recopiladas son experiencias de otros países.
 7. Con la información recopilada, se procedió a sistematizar la misma, para obtener los elementos sustantivos de cada experiencia.
 8. Presentación de las experiencias de buenas prácticas, aunado a información conceptual respecto al tema de discapacidad, accesibilidad y marco legal, dirigido a: autoridades municipales, otras autoridades del organismo ejecutivo relacionadas al tema (Ministerio de Comunicaciones, por ejemplo), medios de comunicación, representantes de organizaciones de personas con discapacidad, otras organizaciones sociales, y otros.
 9. Elaboración de comunicado de prensa para presentarlo ante los medios de comunicación y hacer pública la consigna elegida: “El transporte público accesible, es posible. ¡Y es nuestro derecho!”, así como la elaboración de materiales divulgativos respecto al tema.
 10. Firma de acuerdos con autoridades municipales.

La utilización de las buenas prácticas, paralela a la acción judicial ya en marcha, puede contribuir al mejor entendimiento del tema de la accesibilidad, como un medio para el logro de una sociedad más inclusiva y equitativa, y en la cual se beneficiarán no sólo las personas con discapacidad y con movilidad reducida, sino toda la población usuaria del transporte público, así como las autoridades municipales, obteniendo un transporte más digno, eficiente y que a la vez mejore las percepciones que pueda tener la ciudadanía de estos funcionarios.

La movilidad personal y accesibilidad universal es un tema innovador en Guatemala, por lo que se socializará desde la perspectiva de las personas con discapacidad, aspirando a fortalecer el que hacer municipal, apoyando tanto a los técnicos, como a los tomadores de decisión, lo que se complementará con la normativa legal guatemalteca.

III. Estudios de casos de las Buenas Prácticas

En esta sección se exponen las experiencias de cinco países del continente Americano que han aplicado *Buenas Prácticas* en la accesibilidad al transporte y a espacios físicos para personas con discapacidad. Estos países son: Estados Unidos, Brasil, Colombia, Ecuador y Costa Rica.

Transporte amigable para personas con discapacidad y movilidad reducida

País: Brasil

Ciudad: Curitiba

Fuentes de datos: Sitio web de la municipalidad de Curitiba

Reportaje de Verónica de Lima Costa Camisã³

Curitiba es una ciudad brasileña, capital del estado del Paraná, localizada en el primer altiplano paranaense. De acuerdo con la estimación de 2006, su población es de 1.788.559 habitantes; al incluir sus 26 municipios, la población asciende a los tres millones de personas, siendo la mayor ciudad del sur del país. Esta ciudad es conocida por sus soluciones urbanas diferenciadas, principalmente por su sistema integrado de transporte, desde la década de los 70⁴. El principio básico del sistema de transporte es el respeto a los derechos de las personas con discapacidad (PcD). El sistema de transporte público está constituido por tres sistemas: uno de ellos es el servicio de autobuses biarticulados y complementados desde los años 90 con el "*ligeirinho*" -un tipo de autobús ligero- y alimentadores diferenciados por colores. El servicio de taxis de múltiples usos y el Sistema Integrado de Transporte Escolar de Ensino Especial. Este sistema hace que Curitiba inspire experiencias similares en ciudades de otros países, como Los Ángeles y Nueva York.

La Red de Transporte Integrado

Datos generales

Desde los inicios de este sistema, prevaleció la intención de crear una diferencia: se promovió el acceso universal y la ausencia de peldaños en el interior de los vehículos.

La flota operante de la Red Integrada de Transporte posee 1800 vehículos, de los cuales 40% son accesibles a las **personas con discapacidad (PcD)**. Hoy en día 2 millones de pasajeros utilizan diariamente el transporte público integrado. El sistema es responsable por el empleo directo de 15 mil personas, incluidos los conductores, mecánicos, y otros profesionales.

En el año 2000, la sustitución de 87 vehículos articulados mostró que en el sistema adoptado por Curitiba, las actualizaciones son siempre llevadas a cabo sin necesidad de invertir de manera incompatible con la realidad de la ciudad. El control de la tarifa logró revertir la disminución en el número de pasajeros que se habían retirado desde los años 90, y atrajo a muchos Curitibanos a utilizar el transporte público.

Las políticas que tratan sobre la asistencia a la discapacidad están implementadas y administradas por el Departamento de Apoyo y Asistencia que informa directamente a la alcaldía.

³ Arquitecta, egresada de la Universidad de Arquitectura y Urbanismo en Río de Janeiro en Enero, 1978 Vicepresidenta de la ICTA, Comisión Internacional sobre Tecnología y Accesibilidad de América Latina. Consultora del Banco Mundial y Asesora de la Alcaldía de Río de Janeiro

⁴ Wikipedia 2010

Características del servicio

En los buses

En el interior del vehículo, próximo a las puertas, fue destinado un espacio para silla de ruedas y asientos preferenciales para personas con discapacidad. Está en práctica un tipo alternativo de vehículo con piso bajo y sistema de rampa deslizante, prevista para atender a los que utilizan silla de ruedas o personas mayores, pues la altura del primer peldaño, cuando se activa la rampa, queda menor a los vehículos comunes. Este tipo de vehículo fue pensado para atender a los barrios donde no hay posibilidad de implantación de una estación tubular.

Estaciones de buses tubulares con ascensores

Están formadas por un cilindro de vidrio y acero equipado con una casilla rotatoria en las partes delanteras y traseras, un espacio para el cobrador y un área de espera para facilitar la operación. Para permitir a las personas el uso de las estaciones de la Línea Directa, éstas fueron equipadas con elevadores hidráulicos para simplificar el acceso a la estación. Los usuarios de sillas de ruedas llegan a la estación y ubican la silla en el elevador operado por el cobrador desde dentro de la estación.



(Fotografía: Estación tubular en la cual se aprecia el elevador para personas en silla de ruedas y la plataforma que se extiende entre el andén y el autobús, lo que elimina la barrera creada por ese espacio.) La plataforma se eleva hasta los niveles de la estación permitiendo que el pasajero con discapacidad entre y pase por un pequeño portón al lado de la máquina de recolección de tarifas, sin que éste la pague. Tan pronto como el bus llega, el pasajero entra por la plataforma a nivel y ubica su silla de ruedas en el lugar apropiado, de cara a las puertas.

Los elevadores de la estación también sirven para el acceso con coches de bebé, adultos mayores y personas con discapacidades temporales, como enyesados, etc. En algunas terminales de integración, se entra por rampas con un máximo de un 8% de declive.

Actualmente son 351 estaciones tubulares y 241 poseen ascensores. Esta diferencia entre el número de estaciones y ascensores se debe al vandalismo de la población y en algunos locales, por la falta de uso que genera daños al mecanismo del equipo, que implica frecuente mantenimiento.

1. La organización del servicio de autobuses

Está compuesto de 1.980 autobuses, que sirven a 395 líneas. En 1992, se inició la sustitución de los ómnibus expresos, los cuales ya eran en gran parte articulados, por los ómnibus biarticulados. Según la misma línea del proyecto, los nuevos ómnibus ahora con capacidad para 270 personas, también fueron desarrollados con piso elevado. A lo largo de los carriles se implantaron las estaciones-tubo. Con estas implantaciones, la red de accesibilidad fue ampliada uniendo, las Líneas Directas y las Líneas Expresas con ómnibus Biarticulados. Estas líneas son responsables por el desplazamiento del 70% de la población, sumando 442 km de red. La tarifa se cobra antes de que el pasajero suba al bus para reducir el tiempo de parada,

porque los pasajeros se suben y bajan por medio de una plataforma a nivel. Por tanto, esto aumenta la velocidad operacional.

1a. Líneas Directas

Son parte del sistema de transporte público y de la Red Integrada de Transporte, usa las estaciones normales y tubulares. Las rutas establecidas pasan por las terminales de integración del RIT ubicadas en los ejes de desarrollo de la ciudad y en puntos donde la actividad urbana se concentra masivamente.

1b. El bus de articulación doble

A fin de reemplazar las antiguas líneas de buses expresos de una de las rutas importantes de Curitiba, el recorrido Norte-sur, se introdujo una tecnología nueva, la del llamado bus articulado doble. Se introdujo un nuevo recorrido dentro de la estrategia de la ciudad para facilitar el tránsito de las personas con discapacidad física en su sistema de transporte. Este bus doblemente articulado de 25 metros tiene capacidad para 270 pasajeros.

El bus ofrece comodidades aumentadas y viajes más rápidos y tiene espacio suficiente para acomodar dos sillas de ruedas. El embarque y desembarco de pasajeros es el mismo que en la línea directa, por medio de las estaciones normales y las plataformas en las terminales de integración. Cada estación está equipada con un elevador hidráulico. Las plataformas tienen rampas con un declive del 8% y pasamanos para facilitar el acceso. Las estaciones de estas líneas están integradas totalmente al sistema RIT, que cubre 300 kilómetros y ofrece acceso fácil a los pasajeros con discapacidad temporal y permanente.

(Fotografía: Toma aérea de 2 buses biarticulados y fotografía del interior de una estación tubular, en la cual destaca la plataforma que conecta el bus con el andén.)



2. Vehículos de propósito múltiple - Taxis especialmente adaptados para personas con discapacidad

Para dar mejores servicios a las personas con discapacidad física, además del acceso por medio de las estaciones descritas, se desarrolló un servicio de taxis de múltiple uso. El vehículo fue especialmente adaptado para que lo usen las personas con discapacidad al estar equipado con elevadores hidráulicos eléctricos verticales, un área de maniobras y espacio para dos sillas de ruedas, más equipo de apoyo, pasamanos horizontales, ajustadores de sillas de ruedas y cinturones de seguridad.

Los vehículos de uso múltiple presentan identificaciones distintas para que se les distinga con mayor facilidad, la franja de cuadros negra y naranja típica de los taxis impresa al costado, el signo internacional de la discapacidad impresa en naranja y el número del taxi pintado en la parte superior del vehículo. Las franjas están impresas al frente, posterior y los lados del vehículo, que tiene un signo iluminado "taxi" en el techo. El servicio se creó en 1991, y las compañías de radio taxi compraron los vehículos beneficiándose de una ley de excepción impositiva para empleados contractuales y choferes de taxi licenciados. La tarifa es la misma

del servicio de taxis normal, los taxistas reciben un promedio de 10 a 15 llamadas diarias, y cada corrida dura 40 minutos en promedio.

2.1 ¿Cómo funciona el servicio integrado buses - taxis?

Una persona en silla de ruedas puede llamar a un taxi de múltiples propósitos, ir al rodoviario a tomar un bus Ligeirinho y transbordar a otro Ligeirinho en una terminal de integración para llegar a su destino. La persona además puede tomar un taxi multipropósito hacia alguno de los buses especiales que pasan por los paraderos convencionales cercanos a las instituciones para personas con discapacidad

3. Recorridos de educación especial

En 1985, se creó un sistema separado, el Sistema Integrado de Transporte Escolar de Ensino Especial, SITES, para asistir a los estudiantes con discapacidad física o mental que van a escuelas especializadas. Los 18 recorridos que primeramente integraron el sistema son ahora 23, benefician a 3000 estudiantes, y los recorridos de Educación Especial conectan tanto los hogares de los estudiantes en estaciones pre-establecidas con las terminales SITES.

Los estudiantes se bajan de los buses en la terminal con la ayuda de personal especializado, y se suben a otro bus en la terminal de distrito para que los lleve a la escuela y luego de vuelta. Se construyó la terminal SITES en 1988 con financiamiento de EBTU y del Banco Mundial IV y fue especialmente equipada para dar comodidades y seguridad a los pasajeros. El costo lo subsidia el sistema entero de transporte, el millaje lo paga URBS y los costos operacionales los cubre el pasaje.

Análisis y Recomendaciones para aplicar en Guatemala

- Resalta la voluntad política en el reconocimiento de los derechos de las PCD, que se refleja en el respeto al plan de desarrollo del sistema de transporte accesible, independientemente de la administración de turno.
- Reconocer la diversidad de discapacidades existentes y sus consecuentes necesidades.
- Priorizar el diseño de sistemas integrales, es decir el transporte debe ser accesible en todos sus segmentos y no únicamente en las rutas principales.
- Respetar los estándares técnicos para lograr diseños accesibles.

Taxis Solidarios, un negocio en el que todos ganan

País: Ecuador

Ciudad: Quito

Fuente: Entrevista vía Skype a Arturo Moreno, co-Director de la organización no gubernamental ecuatoriana Gestión Ecuador.

Esta experiencia fue valorada debido a que tuvo logros importantes para la visibilización del sector de personas con discapacidad, partiendo de una buena práctica legal (legislación específica y directa) y resultando con un impacto político positivo tanto dentro del movimiento social como dentro del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS).

Antecedentes y Contexto de la Buena Práctica

Quito es una ciudad que cuenta con aproximadamente dos millones de habitantes, de los cuales 170,804 (8.5%) personas tienen algún tipo de discapacidad y de este grupo el 50% (aproximadamente unas 85,000), utiliza entre uno a cinco servicios de taxi semanalmente. Mayoritariamente la movilización es para salud y rehabilitación. El sector sur cuenta con la población de mayor demanda de taxis para movilizarse, de los cuales, un 18% utiliza taxis entre uno a dos veces por semana y el 13% entre tres a cinco veces por semana. En el sector norte, 32% de las personas con discapacidad utilizan taxis entre uno a dos veces por semana. El costo de este servicio puede representar para el usuario mensualmente un gasto que va desde USD \$28.00 hasta \$50.00.⁵

En agosto de 1992, el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), un organismo autónomo de carácter público, fue creado para formular políticas nacionales relacionadas con la discapacidad, establecer un Plan Nacional de Discapacidades, defender los derechos de las PCD, efectuar el seguimiento y la evaluación de acciones que realizan en discapacidad las entidades del sector público y privado, realizar investigaciones en el área de la discapacidad, y vigilar el cumplimiento de la Ley y la aplicación de sanciones a quienes la incumplan.

Descripción de la situación Política:

En el año 2005, a cuatro años de estar vigente la Ley Sobre Discapacidades y de oficializarse el proceso de registro en el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), solamente 15,000 personas con discapacidad se encontraban registradas. En contraste, actualmente el registro se ha incrementado a 45000 personas con discapacidad.

En ese mismo año, las organizaciones de personas con discapacidad, con el apoyo de la organización no gubernamental Gestión Ecuador (**GE**) iniciaron un proceso de incidencia para lograr que los servicios de taxis cumplieran con el artículo 20 de la Ley Sobre Discapacidades, haciendo válido el derecho a la tarifa preferencial o descuento del 50% del costo de los mismos. Es importante señalar aquí que los taxis no son considerados como transporte público ni privado, sino en Ecuador se les cataloga como un transporte comercial, de acuerdo con la Dirección de Tránsito, por lo que legalmente hablando, ha sido complicado exigir que el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades se cumpla y que se modifique la legislación, en virtud de que en leyes sobre tránsito este transporte se clasifica de esta manera.

⁵ Estudio realizado por la organización no gubernamental Gestión Ecuador (GE), no ha sido publicado.

Pese al vacío formal anteriormente mencionado, las organizaciones de personas con discapacidad y GE lograron que varias cooperativas de taxistas prestaran sus servicios a personas con discapacidad, haciendo el descuento respectivo del 50%. La coyuntura electoral fue importante, debido a que el momento era propicio para hacer la promoción del apoyo que dichas cooperativas prestaban. En la actualidad, varias de las cooperativas de taxistas, que reúnen una flotilla de alrededor de 5000 taxis, se han incorporado a los Taxis Solidarios, y circulan con una calcomanía que lo indica.

GE usará este proyecto para realizar actividades de exigibilidad para el cumplimiento de las tarifas preferenciales en todo tipo de transporte, capacitación a Profesionales del volante (así se hacen llamar los taxistas, en un acto de dignificar su profesión), difusión de este beneficio y además que se incrementan el registro de más personas con discapacidad en el CONADIS. GE reconoce también que existe un desconocimiento y desinterés de cumplir con el Art. 20 de la Ley por parte de muchos taxistas, y por eso GE, a través de este proyecto, educará a más taxistas sobre la Ley y sus responsabilidades.

GE considera que el proyecto de los Taxis Solidarios es una buena práctica debido a que Genera un impacto en la forma de ver las cosas de los actores involucrados, porque más organizaciones han trabajado o replicado esta propuesta en otras ciudades y en sus localidades, incluso sin tomar contacto con GE, y debido a que las personas con discapacidad beneficiarias recomiendan, aportan o reclaman el tema.

A esta propuesta se han sumado esfuerzos de la Vicepresidencia de la República del Ecuador, las Federaciones Nacionales de personas con discapacidad y de las ONGs, la Dirección Nacional de Tránsito, la Empresa Municipal de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT), la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte en taxis del Ecuador, la Unión de Cooperativas de transporte en Taxis de Pichincha, la Asociación de Taxistas de Pichincha, la Universidad del Azuay, La Universidad Politécnica Nacional del Carchi, Universidad Técnica Particular de Loja, Colegio la Salle de Tulcán, el Grupo Juvenil Senderos, la Corporación de Reyes y Reinas Latinas del Ecuador, La Cámara Junior Internacional, Policía Metropolitana, Medios de comunicación de prensa, radio y televisión y Empresa privada como TASKI, EMERMEDIC y FARMALIKS.

La campaña de Taxis Solidarios se realizó durante 8 meses en 11 ciudades del país, se sirvió a más de 3000 personas y se logró una cobertura de medios muy buena, lo que además permitió que se difundiera y se sensibilizara sobre el tema de la discapacidad.



(Fotografía: Taxi de color amarillo, con calcomanía que lo identifica como Taxi Solidario)

Durante este proceso, GE siempre estuvo en contacto y en cooperación para las actividades con las Federaciones nacionales de personas con discapacidad y en cada ciudad con las diversas organizaciones que trabajan en el tema a nivel local.

Este último aspecto es el más importante a tomar en cuenta cuando se valora esta experiencia como una buena práctica. Considerando la importancia de hacer consultas con las organizaciones de personas con discapacidad, principio fundamental sobre el cual se construyó la CDPD, y en acuerdo con lo estipulado por la Ley Sobre Discapacidades del Ecuador, la amplia participación que se ha dado es la que define esta buena práctica.

Legislación que apoya el transporte accesible en Ecuador:

El marco legal Ecuatoriano es claro y bien estructurado. Varias de las normas nacionales priorizan los derechos de las personas con discapacidad. La Constitución Política de la República del Ecuador, aprobada y vigente desde el año 2008, contiene varias disposiciones a favor de los derechos de las personas con discapacidad. .

La Ley Sobre Discapacidades, Registro N.-301, vigente desde el año 2001, contiene las siguientes disposiciones legales

Título V

DE LOS DERECHOS Y BENEFICIOS

- *Art. 19.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en la Constitución, en las leyes y en convenios internacionales, el Estado reconocerá y garantizará a las personas con discapacidad los siguientes:*

a) Accesibilidad.- Se garantiza a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, evitando y suprimiendo barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad. La misma previsión deberá efectuarse en los edificios destinados a empresas privadas de servicio público, en los que exhiban espectáculos públicos y en las unidades sociales y recreativas para uso comunitario, que en adelante se construyan, reformen o modifiquen.

e) Accesibilidad en el transporte.- Las personas con discapacidad tienen derecho a la utilización normal del transporte público, para lo cual las compañías, empresas o cooperativas de transporte progresivamente implementarán unidades libres de barreras y obstáculos que garanticen el fácil acceso y circulación en su interior de personas con movilidad reducida y deberán contar en todas sus unidades, con dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad.

- *Art. 20.- Tarifas Preferenciales.- Las personas con discapacidades que cuenten con carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre (urbano, parroquial o interprovincial; público o privado), así como servicios aéreos en rutas nacionales, fluvial, marítimo y ferroviario, los cuales serán prestados en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan la tarifa completa.*

Análisis legal:

La legislación descrita es integral y con un enfoque claro de respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Las normas citadas evidencian un cambio estructural en el Estado ecuatoriano, que tiene a las personas con discapacidad como los sujetos centrales titulares de tales garantías; la evidencia es la constitución del CONADIS, ente rector del Estado en materia de personas con discapacidad, que está integrado por el Presidente de la República y funcionarios del más alto nivel de los Ministerios, así como los representantes de las organizaciones mayoritarias de personas con discapacidad.

Consideramos este marco legal como una buena práctica debido a las características mencionadas, lo que constituye un fundamento indispensable para lograr una sociedad inclusiva y respetuosa de los derechos de personas con movilidad reducida.

Análisis y recomendaciones para aplicar en Guatemala

- El marco jurídico de Guatemala no contempla sanciones ante el incumplimiento de leyes relacionadas a la discapacidad, lo que contribuye al irrespeto de las mismas. Es necesario proveer a las normas de poder coercitivo.
- Se recomienda obtener datos confiables sobre la población de PcD y de población usuaria de la accesibilidad, pues con ello se podrían idear y facilitar programas exitosos y eficaces, como el caso presentado de “Taxis Solidarios”.
- Se recomienda desarrollar un marco legal apropiado acorde con el paradigma basado en el marco de derechos humanos de las PcD y armonizar las leyes vigentes con la CDPD
- Se recomienda elaborar un estudio de beneficios de la accesibilidad del transporte, el cual podría ser desarrollado por el CONADI, la Municipalidad de Guatemala, o un ente mixto.
- Las organizaciones de PcD y CONADI deben actuar con más capacidad de gestión. Se requiere capacidad de liderazgo.

BRT, (Bus de Tránsito Rápido) y accesibilidad: haciéndolo bien desde el inicio.

País: Estados Unidos de América

Ciudades: Las Vegas, Nevada; Cleveland, Ohio; Eugene, Oregon; Miami, Florida; Pittsburg, Pennsylvania y Boston, Massachusetts.

Fuente: Estudio preparado por TranSystems para Acción del Proyecto de "Easter Seals" (Easter Seals Project Action, ESPA)

Esta experiencia fue seleccionada como una *Buena Práctica*, por dos razones primordiales:

1. Se evidencian la organización y articulación de las organizaciones en los comités o comisiones dispuestas para promover las acciones realizadas exitosamente. Además, la participación de organizaciones de personas con discapacidad en todo el proceso de implementación, incluso desde el diseño y planificación.
2. El otro aspecto que sobresale son las adecuaciones técnicas aplicadas a partir de las normas del Diseño Universal y las normativas vigentes en cada una de las ciudades citadas.

Este documento resume y describe los elementos aplicados en el diseño de sistemas BRT (Bus Rapid Transit ó Bus de Tránsito Rápido) desde las perspectivas del Diseño Universal y de las reglamentaciones de la Ley de Americanos con Discapacidades de 1990.

La información que a continuación se presenta es el fruto de la experiencia de seis agencias de transporte pioneras en el tema de accesibilidad en los Estados Unidos, las cuales fueron seleccionadas como "buenas prácticas" aplicadas al transporte, sobretodo desde un punto de vista técnico.

El equipo de investigación de ESPA se enfocó en determinar las características comunes a los casos estudiados, desde una perspectiva de Diseño Universal.

(Fotografía: Estación de RTC con guías táctiles y marcas ópticas en el piso, para dirigir a los y las usuarios hacia los puntos de abordaje)



1. Comisión Regional de Transporte (RTC) de Southern Nevada en Las Vegas

Las Vegas es la ciudad más grande del estado de Nevada en los Estados Unidos de América. Comúnmente llamada La Capital Mundial del Entretenimiento se ha convertido en uno de los principales destinos turísticos del país gracias a sus zonas comerciales y vacacionales, pero sobre todo gracias a sus casinos.

El número de habitantes de esta ciudad es de 550,000 personas aproximadamente. Esta cifra aumenta considerablemente por la presencia, casi permanente de miles de turistas que llegan a engrosar la cantidad de personas hasta casi 1.950.000, según datos de 2005.

En esta ciudad la Comisión Regional de Transporte (RTC, por su siglas en inglés) se enfocó en proveer un servicio de "Tránsito Rápido" a través de su Servicio BRT máximo (MAX BRT

service). Esta agencia trabajó en conjunto con un fabricante europeo para desarrollar sus vehículos, los cuales cuentan con una entrada trasera con área suficiente para el ingreso de ciclistas y con dispositivos para su anclaje y un área para los pasajeros con sillas de ruedas.

La mayoría de las áreas de abordaje de los pasajeros son similares a las estaciones de tren, y cuentan con facilidades para la accesibilidad, tales como mensajes sonoros, abordaje a nivelado entre el bus y la estación, máquinas expendedoras de tickets, y marcas en las plataformas que guían a los pasajeros hacia las entradas o salidas.

Esta comisión de transporte también se enfocó en crear una marca identificadora para su BRT que no incluía la palabra BUS, para hacer énfasis en la parte de “Transito Rápido” del servicio.

El mantener las tarifas iguales a la de los servicios convencionales ha incentivado el uso de este sistema.

2. Distrito de Tránsito en Carril, en Eugene, Oregon. (Lane Transit District, LTD)



Esta ciudad está situada en el extremo del sur del valle de Willamette, en la confluencia de los ríos de McKenzie y de Willamette, cerca de 60 millas (100 kilómetros) al este de la costa de Oregon. Eugene es la tercera ciudad más grande (población estimada 148.595 en el 2006) y tiene la tercera población metropolitana más grande en el estado de Oregon.

LTD se apoyó con la creación y asistencia de un “Comité de Transporte Accesible” (ATC por sus siglas en inglés), el cual está integrado por representantes de usuarios con y sin discapacidad, así como de departamentos interesados de gobierno. Este comité participa en el diseño de todos los servicios de LTD.

(Fotografía: Estación de espera de LTD en Eugene, Oregon)

Miembros de este comité de transporte realizaron sondeos en la comunidad para conocer mejor las necesidades existentes. Un grupo de trabajo de este comité también se enfocó específicamente en las necesidades de personas con discapacidad visual, gracias a lo cual se desarrollaron mapas táctiles y se diseñaron las señales audibles.

Como parte de la planeación del sistema, se fabricaron maquetas en tamaño real con plywood, tanto de la estación como del vehículo, en la cual miembros de ATC con distintas discapacidades, utilizando diferentes dispositivos de ayuda para la movilidad (diferentes en tamaños y estilos) probaron la maniobrabilidad y seguridad utilizando varias formas de acondicionar los asientos, dispositivos para sillas de ruedas, bicicletas, y ubicación de las puertas y accesos. De esta manera se identificaron las posibles barreras para personas con distintos tipos de discapacidad con la debida anticipación. La participación de las personas con discapacidad fue fundamental en esta etapa. El resultado de estos experimentos fue un vehículo más libre de barreras y de eficiente diseño.

(Fotografía: Sistema de abordaje accesible común a los BRT estudiados, en el cual destaca una plataforma abatible que funciona como puente entre el andén y el autobús)



(Fotografía: Guía de aproximación del BRT de Healthline, se observa que la distancia entre el bus y el andén no sobrepasa los 8 cms.)

3. BRT, Línea de la salud en Cleveland, Ohio (HealthLine BRT)

La ciudad de Cleveland se encuentra ubicada en el estado de Ohio, Estados Unidos. Actualmente se calcula que cuenta con una población aproximada de 449.514 personas.

Todas las estaciones de HealthLine BRT se diseñaron para crear un ambiente amigable de espera para los usuarios, y así integrar las estaciones a la comunidad. Para lograrlo se incluyeron plataformas de acceso rápido y fácil, adoquines táctiles y señales auditivas en los cruces peatonales.



El sistema utiliza 21 buses articulados especialmente diseñados para BRT por New Flyers Industries. Estos son propulsados por un motor diesel de bajo sulfuro que provee electricidad a motores más pequeños y ecológicos.

(Fotografía: Bus Articulado de Tránsito Rápido en Cleveland, Ohio)

4. Carril para tránsito de buses en Miami-Dade, Florida. (Transit Busway)

Miami es una ciudad estadounidense ubicada en la parte sureste de Florida sobre el río Miami, entre los Everglades y el Océano Atlántico. Es la sede del condado estadounidense de Miami-Dade. Fue fundada el 28 de julio de 1896 y según el censo de 2009, cuenta con una población de 433.136 personas; su área metropolitana engloba a más de 5,4 millones de habitantes, lo que la convierte en la séptima más grande de los Estados Unidos. Las Naciones Unidas han calculado que en 2008 Miami se convirtió en la cuarta área urbanizada más grande del país, detrás de Nueva York, Los Ángeles y Chicago.

La oficina de Derechos Civiles de Tránsito de Miami-Dade buscó activamente la participación del público en la planificación y diseño de la infraestructura del sistema BRT. A través de la



coordinación con múltiples grupos sociales (incluyendo organizaciones de personas con discapacidad) se atendieron temas como: las señales de cruce peatonal, diseño de las estaciones, horarios de servicio y transferencias a otras rutas. El trabajo en conjunto entre las autoridades de tránsito, la iniciativa privada y los representantes de personas con discapacidad y usuarios en general fue un factor clave para la planificación de la infraestructura y el funcionamiento del BRT.

(Fotografía, Estación de bus en Miami, se aprecia la amplitud de las vías. Los andenes son de 6 " de alto)

Se construyeron estaciones con plataforma de concreto y buses de piso bajo con rampas deslizantes para cumplir con las necesidades de las personas con discapacidad. Al momento de este estudio se estaba en proceso de compra de buses articulados de 60 pies de longitud, piso bajo y propulsión híbrida diesel/eléctricos.

5. Carril Sur para buses en Pittsburgh, Pennsylvania. (South Busway)

Pittsburgh es una ciudad de los Estados Unidos de América, la capital del condado de Allegheny, en Pensilvania. En el 2006 tenía una población de 312.819 habitantes. Pittsburgh se encuentra en la parte sur-oeste de Pensilvania y se ha desarrollado alrededor del lugar donde los ríos Allegheny y Monongahela se unen para formar el río Ohio.

En esta ciudad existe un compromiso de las autoridades con el involucramiento de las personas con discapacidad, PCD, organizaciones de y para PCD y familias de PCD, en todos los aspectos del transporte público. Esto ha resultado en que los sistemas de transporte Martin Luther King Jr., el carril Este para buses (East Busway) y la línea ligera (Light Rail "T"), sean accesibles y dispongan, además de rampas, de estaciones informativas con textos resaltados y en Braille.

Desde 1991, existe el Comité para Transporte Accesible, el cual está integrado por PCD, organizaciones relacionadas con PCD y familiares de PCD. Este comité aconseja a los diversos sistemas de transporte respecto a cómo hacerlos accesibles para distintos tipos de discapacidades. El comité se reúne trimestralmente y es dirigido por un grupo de 15 personas elegidas internamente cada 2 años.

6. Línea Plateada BRT (Silver Line) en Boston, Massachusetts

Boston es la capital y principal ciudad de Massachusetts, Estados Unidos, es una de las ciudades más antiguas del país. Está situada a orillas del Océano Atlántico en la península Shawmut, a 43 msnm. Tiene una superficie de 232,1 km² y aproximadamente 590.000 habitantes.

La **Silver Line** es la única línea BRT de la Autoridad de Transporte de la bahía de Massachusetts. Ésta opera en dos secciones con buses que circulan en vías reservadas y con derecho de vía en la superficie y un segmento a través de un túnel. Los pasajeros pueden hacer transbordo entre las dos secciones.



El sistema Línea Plateada BRT (Silver Line) se ha convertido, en una década, en un ejemplo de adaptación a las necesidades cambiantes de la ciudad. Este sistema incluye vehículos subterráneos, buses, carriles conmutadores y conexiones entre ciudades. Aun así, incluye elevadores, señalizaciones y advertencias sonoras.

El sistema Línea Plateada BRT (Silver Line) se ha convertido, en una década, en un ejemplo de adaptación a las necesidades cambiantes de la ciudad. Este sistema incluye vehículos subterráneos, buses, carriles conmutadores y conexiones entre ciudades. Aun así, incluye elevadores, señalizaciones y advertencias sonoras.

(Fotografía: Estación subterránea de Silver Line, se aprecian características como: amplios andenes, piso táctil y señales luminosas)

¿Cuáles son los elementos de éxito comunes en los casos estudiados?

➤ ¿Quién ha sido responsable de la accesibilidad?

Generalmente son las autoridades locales (municipales) quienes tienen la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de vías accesibles. Sin embargo, esta responsabilidad debe estar compartida por toda la comunidad y principalmente por las partes interesadas.

Son elementos críticos en este proceso: la apertura de las autoridades municipales y de **tránsito**, proveedores del servicio, organizaciones de usuarios, organizaciones de personas con discapacidad, cámaras de comercio, y otras.

La participación de organizaciones civiles puede darse en forma de apoyo en monitoreo, asesoría, retroalimentación a través de quejas y sugerencias, y en último término, a través de demandas legales cuando los derechos son violados.

La idea es que los vehículos, puertas, cajeros automáticos, e instalaciones de uso público, deben diseñarse con la más amplia variedad de usuarios en mente, en lugar de múltiples diseños para distintas discapacidades. Este enfoque puede eliminar gastos adicionales, y mejorar la experiencia de todos los usuarios.

➤ Abordaje Nivelado y Preciso

Un abordaje rápido y seguro es un factor crítico para el éxito de un BRT, por lo tanto es un punto de mucha atención por parte de los transportistas, que el diseño de las plataformas y de los vehículos minimice el tiempo de abordaje y la posibilidad de accidentes.

En este sentido, el componente principal es el nivel entre la altura de la plataforma y el piso del autobús, así como la distancia entre ambos. Un buen diseño elimina la necesidad de dar un paso amplio, lo que facilita el acceso para todos y todas, desde personas con equipaje o paquetes grandes, hasta personas con sillas de ruedas.

➤ Localización de las estaciones

El lugar de las estaciones en relación a las intersecciones de calles, cruces peatonales, y en general, las facilidades del entorno para el usuario, tales como las banquetas libres de barreras, son claves para el BRT. Al eliminar las barreras se elimina la distinción entre los distintos grupos (personas con y sin discapacidad).

En general, debe buscarse que los accesos sean de lado derecho de la línea del tránsito (evitar estaciones centrales) para evitar riesgos y demoras de parte del público, al atravesar las calles.

➤ Información para el público

Toda la información necesaria para llegar a la estación y ubicar el bus preciso y la estación precisa, debe estar disponible para todo tipo de discapacidades, desde la línea de visión del usuario (en personas pequeñas o en silla de ruedas) hasta las visuales y auditivas.

➤ Involucramiento del público (participación)

El diseño de BRT accesibles requiere de mucha creatividad y atención a los detalles, por lo que el involucramiento de usuarios con y sin discapacidad resultó invaluable en todos los casos. Esto permitió evaluar no solo los buses y las estaciones, sino el BRT como un sistema completo, es decir, incluyendo el entorno.

El involucramiento público demostró además, ser útil como soporte y apoyo político, facilitando concesiones que no se hubieran logrado de otra manera.

➤ Aplicación de los Conceptos sobre el Diseño Universal (DU) y el ambiente urbano (aspectos técnicos)



(Tomado de la Guía para la Accesibilidad del Instituto de Ingenieros del Transporte de Estados Unidos)

La accesibilidad incluye el diseño del entorno y esto es aplicable principalmente a las banquetas, las cuales siguiendo los principios del DU deben contemplar a usuarios de sillas de ruedas, padres o madres con carruajes para bebés, personas con cargas pesadas y personas con deficiencias visuales.

(Fotografía: Banqueta con rampa hacia un paso de cebra, a los lados, fuera del paso, un poste y un bote de basura.)

La respuesta más simple puede ser una banqueta con rampa continua a lo largo de todos los bordes, sin embargo, detectar los bordes y los contornos es importante para los usuarios con deficiencia visual, por lo que debe preverse este aspecto. La colocación de bandas en la acera puede ayudar en la orientación y movilidad. Estas son soluciones de sentido común. Tal como se ilustra en las imágenes.



(Fotografía: Banqueta con rampa en esquina y piso táctil para guiar hacia la calle o a la avenida.)

Basureros, postes, señales viales, etc. Deben ubicarse fuera de la ruta de los peatones, de preferencia en áreas jardinizadas para que la textura oriente

a las personas con deficiencias visuales. Obsérvese la inclinación de las rampas, la rampa curva en la intersección y los bordillos rectos que facilitan la orientación de personas con deficiencia visual.

Análisis y Recomendaciones para aplicar en Guatemala

Es importante hacer notar que, aún cuando el contexto de país es diferente en muchos aspectos, es posible identificar algunos puntos aplicables en nuestro medio, concretamente:

- En todas las experiencias se tomó en cuenta a organizaciones de personas con discapacidad en la etapa de diseño y planeación, lo cual redundó en sistemas más eficaces y eficientes, por ejemplo, la distribución de los espacios para sillas de ruedas se dispusieron de manera tal que, no solo es más cómodo para el usuario, sino que ahorra tiempo en el abordaje, y el caso de personas con visión reducida el utilizar alto contraste en el piso de las plataformas ayuda a para una movilidad más segura.
- El hacer un sistema accesible no implica cambios drásticos o caros, sino en la mayoría de los casos, son detalles pequeños pero de gran impacto. El costo de estos detalles disminuye en la medida que se contemplan en una etapa temprana en el diseño y planificación.
- En términos generales, el involucramiento de la comunidad en la etapa de planeamiento asegura una mayor satisfacción de los usuarios y un trabajo más eficaz por parte de las autoridades.
- La utilización de buses híbridos, es en el largo plazo, más económico, no solo por el ahorro en combustible sino también en mantenimiento, además de ser significativamente menos contaminantes. Las empresas, como New Flyers Industries contempla planes de recepción de los buses utilizados en la compra de nuevas flotillas. Estos aspectos son importantes porque facilitan el mantener tarifas económicas para los usuarios y usuarias.
- Aplicar las normas establecidas en el Manual de Accesibilidad del Consejo Nacional Para la Atención de Personas con Discapacidad, CONADI.
- Las autoridades deben hacer convocatoria abierta a las organizaciones.

PCD en busca de la voluntad política

País: COSTA RICA

Ciudad: San José

Fuente: Luis Fernando Astorga, Representante de PCD en Mesa de Negociación y Ley 7600

La experiencia de las organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de incidencia para lograr el transporte accesible en San José, fue incluido en este estudio debido a que se valoró exitosa la participación política lograda en el movimiento por los derechos de las personas con discapacidad, que a través de la práctica de incidencia política pusieron en marcha uno de los mecanismos de exigibilidad de estos derechos.

Valoración de acuerdo con los criterios legales:

Costa Rica cuenta con la ley 7600 o Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, vigente desde 1996. Algunas de sus disposiciones, contenidas en su texto y por lo cual se considera una buena práctica legal, de acuerdo con los principios de la CDPD, son citadas a continuación.

- *ARTÍCULO 13.- Obligación de consultar a organizaciones de personas con discapacidad. Las organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas deben ser consultadas por parte de las instituciones encargadas de planificar, ejecutar y evaluar servicios y acciones relacionadas con la discapacidad.*
- *ARTÍCULO 45 .- Medidas técnicas. Para garantizar la movilidad y seguridad en el transporte público deberán adoptarse las medidas técnicas conducentes para adaptarlo a las necesidades de las personas con discapacidad; asimismo, se acondicionarán los sistemas de señalización y orientación del espacio físico.*
- *Los medios de transporte colectivo deberán ser totalmente accesibles y adecuados a las necesidades de todas las personas.*
- *ARTÍCULO 47.- Taxis. En el caso del transporte público en su modalidad de taxi, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes estará obligado a incluir, en cada licitación pública de concesiones o permisos, por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad.*
- *ARTÍCULO 48.- Terminales y estaciones. Las terminales y estaciones de los medios de transporte colectivo contarán con las facilidades requeridas para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte.*
- *ARTÍCULO 66.- Multa a los concesionarios de transporte público. Serán sancionados con una multa no menor de diez mil ni mayor a los treinta mil colones (200 colones = US\$1), los concesionarios de transporte público que incumplan las regulaciones establecidas en esta ley sobre el derecho de toda persona a utilizar el transporte público.*

Deberán corregir el problema en un lapso no mayor de tres meses; de lo contrario, la situación será justificante para suprimir la unidad hasta que se le efectúen las adaptaciones correspondientes para conceder o prorrogar concesiones de esa clase.

- *TRANSITORIO VI.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes iniciará de inmediato y con los recursos existentes, la ejecución de las obligaciones señaladas en la presente ley, y la completará en un plazo máximo de siete años.*

ANÁLISIS

En términos generales, la legislación costarricense en relación al derecho de las personas con discapacidad, a su movilidad personal y al acceso al transporte público, es integral en sus contenidos y clara con respecto a los derechos referidos. Se resalta aquí el hecho de que se incluye un artículo específico acerca de la consulta a las personas con discapacidad, principio y proceso fundamental que rige la CDPD.

En el análisis se destaca que para el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, en particular cuando se refiere a los derechos económicos, sociales y culturales, como lo es en este caso el acceso al transporte público, la Ley 7600 apela al principio de la progresividad de los mismos. De tal manera que, en las disposiciones finales y transitorias, se establece un plazo claramente definido para el cumplimiento de tales derechos y vencida ésta se pueden aplicar mecanismos para su efectiva ejecución.

Precisamente fue la fijación de dicho plazo lo que permitió a las organizaciones de personas con discapacidad de Costa Rica exigir el cumplimiento de la misma, accionando ante las salas de tribunales por la falta de cumplimiento de lo establecido en la Ley 7600.

Valoración de acuerdo a los criterios políticos:

La Ley 7600, o Ley de Igualdad de Oportunidades, contiene dentro de sus disposiciones transitorias, la fijación de un plazo de 7 años a partir de la entrada en vigencia de la norma, para el cumplimiento de lo dispuesto en materia de accesibilidad al transporte público.

En momentos en que se aproximaba la fecha del mencionado plazo y el Estado de Costa Rica no cumplía con el mandato legal, las organizaciones de personas con discapacidad, constituidas en una alianza de organizaciones, promovieron un acercamiento con autoridades del Estado con el objeto de buscar acuerdos y fijar compromisos que garantizaran el respeto del goce y disfrute de tales derechos.

La Asamblea de organizaciones de personas con discapacidad, elaboró un petitorio conteniendo diez puntos fundamentales, a saber: (1) Educación accesible e inclusiva; (2) Acceso real a la formación técnica; (3) Trabajo protegido; (4) Recursos para microempresas; (5) Promoción efectiva de empleo; (6) Transporte colectivo accesible; (7) Accesibilidad física para el transporte; (8) Vivienda accesible; (9) Pobreza y discapacidad; y (10) Fortalecimiento del CNREE (Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial).

Se llevó a cabo un proceso de negociación entre las organizaciones de personas con discapacidad y altos funcionarios de diversas instituciones del Estado. Entre éstas últimas, destacan: la Vice-Presidencia de la República de Costa Rica, Ministerio de Educación Pública, Instituto Nacional de Aprendizaje, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Instituto Mixto de Ayuda Social, Congreso de Costa Rica con participación de dos diputados, y el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial como ente rector en materia de personas con discapacidad.

Los acuerdos alcanzados entre las organizaciones de personas con discapacidad y funcionarios estatales de alto nivel, fueron, en términos generales, satisfactorios en cuanto que pretendían cumplir con lo mínimo demandado en el petitorio de diez puntos. En materia de transporte accesible y condiciones físicas para el transporte accesible, algunos acuerdos a destacar fueron:

- *En relación con las rampas que garantizarán la accesibilidad de todas las personas al transporte público colectivo (modalidad autobús), el Foro Nacional de Transportes se comprometió con un 8% de este tipo de transporte accesible a partir del mes de febrero del*

2004, con una unidad por ruta, como una muestra concreta de empezar a cumplir con lo estipulado por la Ley 7600.

- *Continuar con el plan capacitación a los choferes de los autobuses.*
- *Campaña sobre el transporte colectivo.*
- *Proyectos futuros de transporte colectivo deben ser accesibles.*
- *Terminales accesibles. Y,*
- *Accesibilidad en paradas de autobuses.*

El análisis indica que la experiencia de incidencia política para el logro del transporte accesible y el pleno ejercicio del derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad en Costa Rica, es una buena práctica en términos legales y políticos. Los aportes que esta buena práctica hace se resaltan en la parte política, teniendo en cuenta que pudo desarrollarse un proceso de negociación política al más alto nivel, aspecto que merece su debido reconocimiento y la réplica en otros procesos de incidencia política.

Valoración de acuerdo con criterios técnicos:

Según la fuente consultada, un representante de las organizaciones de personas con discapacidad que participó en la negociación descrita en la sección anterior, seis meses después de que se terminó de negociar con los transportistas (Foro de transportistas, que reúne varias cámaras) ellos organizaron un desfile, con la participación del Ministro de Transportes y el entonces presidente de Costa Rica, Abel Pacheco, donde presentaron 175 autobuses nuevos, de distintas líneas y empresas. En teoría estarían asegurando que el 8 % de la flota era accesible. Este fue el resultado más visible de la gestión. Empero, de acuerdo con la fuente consultada, siempre ha sido difícil contar con el dato exacto de la cantidad de autobuses de la modalidad de transporte colectivo de ruta, distinto al especial: turismo, escolar y de trabajadores.

Luego se han ido sumando algunos otros buses. La ex Viceministra de Transporte, Viviana Martín afirmó que para finales del 2008, la cantidad de autobuses accesibles con rampa alcanzaría el 15%. Sin embargo, la fuente indica que no ha sido posible verificar dicho dato.

Otro aspecto que mejoró fueron las terminales de autobuses interurbanos; hay avances en accesibilidad: rampas, baños, una actitud receptiva de los funcionarios ante las personas con discapacidad. Sin embargo, sigue habiendo problemas de accesibilidad en las paradas, cuya construcción o remodelación depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de las Municipalidades.

La información recabada indica que, si bien la legislación costarricense es integral y concuerda con el espíritu y principios de la CDPD (a pesar de que la Ley 7600 o de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad fue aprobada en el país en 1996, casi diez años antes de la adopción de la CDPD por la Asamblea General de la ONU), y el proceso desarrollado de incidencia política fue amplio y a un alto nivel, los resultados técnicos, es decir, en la práctica, no se han alcanzado condiciones plenas de accesibilidad al transporte público y movilidad personal de las personas con discapacidad.

Hay cierto nivel de inconformidad de parte de los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad, ya que los acuerdos políticos no se han cumplido satisfactoriamente. Según lo expresado por la fuente consultada, tampoco ha habido oportunidades para verificar el cumplimiento de los compromisos, o de hacer una medición confiable de los indicadores fijados.

Análisis para aplicar en Guatemala

- Las Leyes deben tener las especificaciones viables para la gestión política.
- Debe fortalecerse el apoyo entre las OPcD para lograr el éxito de la incidencia ante las instituciones para el goce de los derechos.
- Establecer leyes consecuentes con la realidad, deben tener incentivos, sanciones y artículos que permitan el cumplimiento de la ley (progresividad **y** temporalidad).

Accesibilidad y participación ciudadana en Bogotá.

País: Republica de Colombia

Ciudad: Bogotá

Fuente: Entrevista a Mónica Alexandra Cortés, Directora Ejecutiva Asdown de Colombia, usuaria del sistema de transporte, sitio de internet de la municipalidad de Bogotá y recopilación de normativa legal

Los elementos que priorizaron la selección de esta experiencia tienen que ver con la participación de las organizaciones de personas con discapacidad en la gestión jurídica y política para incidir en las políticas públicas. El otro aspecto de interés es el modelo de transporte público denominado Transmilenio, que incorporó importantes medidas para facilitar el acceso de usuarios con discapacidad al mismo.

Vivir en Bogotá

La ciudad de Bogotá es reconocida oficialmente como Bogotá Distrito Capital (D. C.), es la ciudad capital de la República de Colombia y del departamento de Cundinamarca. Está organizada como Distrito Capital unitario y descentralizado, gozando de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley. Está constituida por 20 localidades y es el centro administrativo y político del país. En esa ciudad habitaban para 2005, incluyendo el área metropolitana, alrededor de 7, 881,156 personas.

Una ciudad como ésta, con una población tan elevada necesita un sistema de transporte público ágil y eficiente. Algunos datos que se manejan en cuanto a transporte en esta gran ciudad indican que:

- En total se mueven diariamente más de siete millones de personas y realizan 5.705.000 viajes. La ciudad cuenta con cerca de 50.000 taxis, que realizan 343.000 viajes diariamente.
- En total se mueven más de 1 millón de vehículos por día en la ciudad, los cuales transportan tan sólo el 20% de los viajes que se generan en la ciudad. Mientras que el 64% de los viajes es servido por el transporte público colectivo, mediante 22.000 vehículos aproximadamente y el 16% restante entre el Sistema de transporte masivo Transmilenio y el transporte público individual. El proyecto denominado Transmilenio, consiste en la adecuación de las principales troncales de la ciudad para la circulación exclusiva de modernos autobuses, con estaciones de parada cada 500 metros. Cada bus tiene capacidad para 160 pasajeros.

Movilidad personal de la población con discapacidad en Bogotá

En el informe regional de las Américas, publicado en 2004 por la Red Internacional sobre Discapacidad, se expone que la movilización de las personas con discapacidad en esta ciudad ha sido muy complicada, debido a que el sistema de transporte público no es accesible. Con el sistema Transmilenio se inició un proceso de accesibilidad sobretodo para usuarios que se movilizan en sillas de ruedas y el cual ha ido ampliando la cobertura de sus líneas, porque no cubre la totalidad del área metropolitana.

A partir de la vigencia e implementación de la Política Pública Distrital, se ha conformado el Comité Distrital de Discapacidad, el cual desarrolló un plan de trabajo (Primer Plan de Acción 2008-2012) para incidir en las políticas referentes al Diseño Universal, entre otros. Mónica Cortés, Directora ejecutiva de ASDOWN y usuaria del transporte público de Bogotá, nos comparte su participación en este comité:

“Pertenezco al Consejo Distrital de discapacidad como representante de las personas con discapacidad intelectual y sus familias, y mi ejercicio de participación consiste en proponer acciones afirmativas en torno a la restitución de los derechos de las personas que represento. Por supuesto el tema de accesibilidad como derecho no puede estar fuera de mi agenda.

El comité distrital de discapacidad ha desarrollado todo un plan de trabajo para incidir en las políticas referentes específicamente al tema de diseño universal y ajustes en temas de accesibilidad. Hace 5 años que la población de personas con discapacidad se movilizó y creó la política pública Distrital de discapacidad que hoy cuenta con su primer plan de acción que va del 2008 al 2012. Con inversión en todas las instituciones, generando todas las aplicaciones para lograr el diseño accesible.”

Específicamente en el tema de movilidad personal, refirió lo siguiente:

“Las personas con discapacidad tenían serias dificultades para poder moverse en la ciudad. Además de las grandes distancias, la ciudad no cuenta con una infraestructura y planeación que dé respuesta a las necesidades de la población, aunado a ello, el servicio de transporte cuenta con buses imposibles de ser abordados y sin los ajustes o normas claras para poder acceder a ellos. Por otro lado, los taxistas también se niegan a prestar el servicio en muchas ocasiones por no contar con el espacio necesario en el baúl del carro para poner la silla de ruedas, no dejan subir a los perros guías, en fin, la ciudad es nada accesible.

La solución del transporte en Bogotá cambió absolutamente la calidad de vida: poder acceder con amplitud con la tranquilidad que les abrirán el espacio para que pasen, se respetan las sillas azules para ubicar a personas que lo requieran y poder ir de un extremo a otro de la ciudad en menos tiempo, son grandes avances. Sin embargo, no es del todo completo el ajuste, no falta el edificio sin ascensor. A nivel de transporte, lo único accesible es el Transmilenio.”

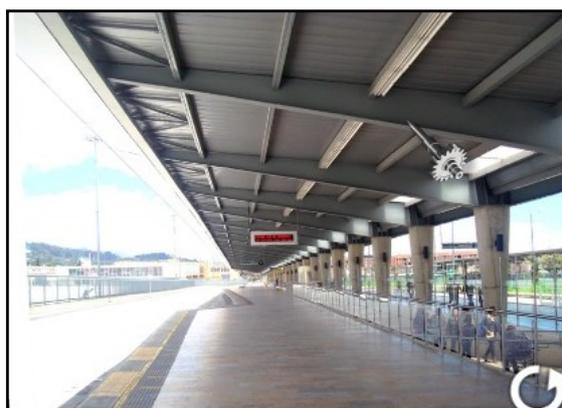
Las principales características del Transmilenio son:

Vías de acceso

Pasos peatonales a nivel

Guía táctil

- **Puentes peatonales**
 - Rampas
 - Ascensores
- **Estaciones y Portales**
 - Puertas preferenciales
 - Puertas con dispositivos sonoros
 - Diseño homogéneo
 - Informadores electrónicos que indican el próximo bus
- **Buses Troncales**
 - Plataforma alta de buses
 - Áreas destinadas al Transporte de personas en silla de ruedas
 - Informadores de voz con las paradas



(Fotografía: Estación de Transmilenio en la cual se aprecia la gran amplitud de la misma y el piso táctil.)



(Fotografía: Acercamiento a la guía táctil.)



(Fotografía: Baño público accesible, debidamente señalizado, en una estación de TransMilenio.)

Un tema de gran interés identificado, es el resultado de la participación ciudadana al ejercer y exigir el cumplimiento de sus derechos, a través del conocimiento de las leyes y normas vigentes. Un estudio realizado en el año 2003, denominado: *Protección constitucional y derechos fundamentales de las personas discapacitadas*, presenta una recopilación de casos y denuncias, las cuales ha resuelto la Corte de Constitucionalidad y que han establecido por lo tanto jurisprudencia. Esta experiencia se ha sistematizado.

El Informe de las Américas también analiza la participación ciudadana y la organización social en Colombia y al respecto indica:

La sociedad civil de personas con discapacidad es consciente de la necesidad de integración y trabajo mancomunado en actividades que favorezcan y mejoren la calidad de vida de la población con discapacidad. Por ello, han surgido iniciativas para conformar federaciones más pequeñas por tipo de discapacidad.” Además estas iniciativas que se proyectaron hace seis años consideraron la posibilidad de establecer una gran confederación que agrupara todas las organizaciones, han ido prosperando en Bogotá, con la gestión conjunta y la aprobación de la Política Pública Distrital y el Comité Distrital de Discapacidad, ya mencionado anteriormente.

Avances jurídicos

Colombia cuenta con un amplísimo marco legal nacional que protege los derechos de las personas con discapacidad, que se respalda en una Constitución Política relativamente reciente, aprobada en 1991. Esto ha significado la existencia de un respaldo constitucional de avanzada, en el cual se establece desde ya la implementación de políticas públicas, entre otras obligaciones para el Estado colombiano, que ha quedado establecido en el artículo 47 de la Carta Magna.

La legislación nacional contenida en la *Ley para la Inclusión Social de las Personas con Limitación*, fue aprobada en febrero de 1997, en fechas muy próximas a la adopción de la ley guatemalteca. Sin embargo, existe una diferencia significativa entre ambas, y radica en que la implementación de la ley colombiana ha generado una serie de acciones de alto impacto, respaldadas por otros instrumentos internacionales tales como: la Ley 762 de 2002, "por medio de la cual se aprueba la "Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad", suscrita en la ciudad de Guatemala; en su artículo 2 establece que: "Los objetivos de la presente Convención son la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad".

Otros instrumentos legales desarrollados son:

- [Decreto 1660 de 2003](#) "Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y, en especial, de las personas con discapacidad". Esta es una ley específica que regula el tema en cuestión. Entre otros contenidos, reglamenta la capacitación al personal relacionado con el transporte y la construcción, y cuenta con un régimen de sanciones. En esta ley también se ha establecido que entre el 2005 y 2010, el sistema nacional de transporte deberá contar con el 100% de sus vehículos nuevos.
- Acuerdo Número 119 de 2004, por medio del cual se adopta el "Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2004-2008. Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión", establece en el artículo 7, entre las Políticas del eje social, la referida al tema de "discapacidad" en los siguientes términos: numeral 1 "Se propenderá por la promoción, protección y restablecimiento de los derechos y prevención de las causas asociadas a su vulneración. Se dará prevalencia a los derechos de los niños y las niñas, a la perspectiva de equidad entre géneros y al restablecimiento de derechos e inclusión social de jóvenes, población adulta mayor y con discapacidad.
- El Acuerdo Distrital 137 de 2004 "Por medio del cual se establece el Sistema Distrital de Atención Integral de Personas en condición de discapacidad en el Distrito Capital, y se modifica el Acuerdo 022 de 1999". en su artículo primero establece que: "*El Sistema Distrital de Atención Integral de personas en condición de discapacidad en el Distrito Capital, es el conjunto de instancias y procesos de desarrollo institucional y comunitario, que a través de los mecanismos de planificación, ejecución, seguimiento y control social, articulados entre sí, faciliten la prevención, los cuidados en salud y psicológicos, la habilitación, la rehabilitación, la educación, la orientación, la integración laboral y la garantía de los derechos fundamentales económicos, culturales y sociales de las personas con limitación y/o discapacidad, según los principios que regulan las actuaciones administrativas, a fin de que se cumplan los fines del Estado previstos en la Constitución Política, las leyes y demás disposiciones reglamentarias vigentes*". .
- La ley 1145 de 2007 "Por medio de la cual se organiza el sistema nacional de discapacidad y se dictan otras disposiciones", tiene por objeto "impulsar la formulación e implementación de la política pública en discapacidad, en forma, regional y local, las organizaciones de personas con y en situación de discapacidad y la sociedad civil, con

el fin de promocionar y garantizar sus derechos fundamentales, en el marco de los derechos humanos".

- Después de un proceso de construcción colectiva, en el marco del Acuerdo 137 de 2004, con la participación aproximada de cinco mil personas con discapacidad, sus familias, cuidadoras y cuidadores, profesionales y expertos de entidades públicas y privadas de Bogotá, se elaboró el documento de **Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital**, el cual contiene los principios, dimensiones y deberes de la misma y se basa en un enfoque de derechos que busca implementar el desarrollo integral de las personas con discapacidad de Bogotá, D.C.

Este espacio de participación ciudadana promueve la identificación conjunta de los problemas, necesidades y reconocimiento de derechos para determinar posibles soluciones. El Comité Distrital está representado por funcionarios públicos, encabezado por el Alcalde Distrital y por representantes de los sectores de personas con discapacidad.

Los contenidos y principios que se plantean en esta Política Pública se basan en un enfoque de derechos humanos, y las definiciones y conceptos también, además de plantear como elemento básico el entorno social, económico, ambiental y cultural, entre otros. La legislación colombiana está, en su mayor parte, en consonancia con los principios de la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, CDPD. Colombia aprobó a nivel nacional la CDPD con la Ley 1346 el 31 de julio de 2009, pero aún no ha completado el proceso de ratificación en Naciones Unidas.

En el país se ha desarrollado desde 1997 el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación-ICONTEC, que a su vez pertenece a la Organización Internacional de Normalización (ISO). ICONTEC. Este instituto ha definido muchísimas Normas Técnicas en el tema de discapacidad, entre las cuales podemos mencionar algunas relacionadas a la accesibilidad y movilidad personal:

- 4139:** Accesibilidad al medio físico. Símbolo gráfico, características generales.
- 4141:** Accesibilidad de las personas al medio físico. Sordera e hipoacusia o dificultad de la comunicación...
- 4142:** Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de ceguera y baja visión.
- 4143:** Accesibilidad de las personas al medio físico. Rampas fijas.
- 4424-5:** Prótesis. Pruebas estructurales de las prótesis de las extremidades inferiores.
- 4267:** Sillas de rueda tipo. Determinación de las dimensiones totales, masa y espacio de giro.

Análisis para aplicar en Guatemala

- El elemento más relevante tiene que ver con el incremento de la participación de organizaciones de personas con discapacidad y sus familias para alcanzar grandes logros, sobretodo en cuanto al fortalecimiento de la unidad colectiva que han alcanzado.
- La participación ciudadana de las personas con discapacidad en Bogotá se ve plasmada actualmente, a partir de la conformación del Comité Distrital de Discapacidad a partir de la Política Pública Distrital. El enfoque y generación de acciones se focaliza en los problemas y necesidades locales, las soluciones son más específicas y concretas a la realidad local.

- El Comité Distrital impulsa directamente todas las acciones relacionadas al transporte público y a la accesibilidad física. Se ha evaluado el sistema de transporte Transmilenio con la intención de alcanzar el más alto porcentaje de accesibilidad.
- El sistema de transporte Transmilenio, aún no cubre la totalidad de sectores del área metropolitana, pero los ejes que están en funcionamiento ofrecen al usuario con discapacidad la posibilidad de moverse con la mayor independencia posible, no requieren asistencia y las personas usuarias en sillas de ruedas pueden trasladarse con facilidad y seguridad de las estaciones a sus lugares de destino.

IV. CONCLUSIONES:

En lo que respecta a la accesibilidad y el derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad en Guatemala, no se cumple con la legislación nacional, contenida en el Capítulo VII de la Ley de Atención a las Personas con Discapacidad (Decreto no. 135-96 del Congreso de la República), ni con la normativa internacional contenida en los artículos 9 y 20 de la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

No se cuenta con mecanismos efectivos para que las personas con discapacidad exijan el cumplimiento de sus derechos, en particular con la accesibilidad al transporte público, y el derecho a la movilidad personal.

Las organizaciones de personas con discapacidad no han logrado sostener un proceso continuo y fuerte de incidencia ante las autoridades que regulan el transporte público, tanto en la ciudad de Guatemala como en sistemas de transporte regulados por el Organismo Ejecutivo, y no ha contado con el apoyo de una instancia rectora en la materia, como lo es el Consejo Nacional Para la atención de las Personas con Discapacidad - CONADI.

Los actuales sistemas de transporte implementados en la ciudad de Guatemala, Transmetro y Transurbano, han ofrecido a la población con discapacidad las medidas necesarias para que puedan acceder de forma independiente a los mismos. Sin embargo, ambos sistemas presentan importantes limitaciones en este sentido; en el caso del Transmetro, por primera vez se cumple con algunas condiciones básicas de accesibilidad en el sistema de transporte público, pero se ha identificado falta de accesibilidad en el entorno de las paradas del primer eje implementado, entre otros. Hasta el día de hoy, no están en funcionamiento los buses accesibles que el sistema Transurbano ha ofrecido, los que actualmente funcionan cuentan con un “molinete” que obstaculiza el ingreso.

Todas las posibilidades que las personas con discapacidad tengan para movilizarse de forma personal y de la manera más independiente posible en la ciudad de Guatemala, les garantiza el reconocimiento, goce y acceso a otros derechos tales como: derecho al trabajo, derecho a la educación y formación, derecho a servicios de salud, derecho a recreación y otros.

La metodología “Making it Work” – MIW, es innovadora en el desarrollo de procesos de incidencia política, ya que plantea un nuevo paradigma en procesos de exigibilidad de los derechos de las personas con discapacidad.

Las experiencias positivas, los logros, así como los obstáculos y limitaciones que han enfrentado otras sociedades para garantizar la accesibilidad y movilidad personal de las personas con discapacidad, son referentes y puntos de partida para promover acciones locales en este tema.

V. RECOMENDACIONES

Al Organismo Ejecutivo y gobierno central:

Que se constituya, a corto plazo, una instancia de alto nivel, con jerarquía ministerial y con una debida asignación presupuestaria, que tenga la responsabilidad de ejecutar las políticas relativas al cumplimiento de la Convención de Naciones Unidas Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), y toda otra política en la materia.

Que en el desarrollo y ejecución de toda política relativa al transporte público, el desarrollo de proyectos de infraestructura y vivienda, se consulte a las personas con discapacidad y a sus organizaciones, con el objeto de incorporar la normativa del diseño universal y accesibilidad, que garantice a las personas con discapacidad su movilidad personal y la libertad de desplazamiento.

Que se realicen las investigaciones y estudios estadísticos, sociales y económicos necesarios para contar con información confiable y detallada acerca de las personas con discapacidad, su situación socioeconómica, sus necesidades en relación al transporte y otras, que sirva de fundamento para la ejecución de obras y proyectos inclusivos para esta población.

Que se cumpla con la normativa contenida en la Ley de Atención a las Personas con Discapacidad (Decreto no. 135-96 del Congreso de la República), Política Nacional en Discapacidad (Decreto no. 16-2008) y la Convención de Naciones Unidas Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, así como con el Manual de Accesibilidad elaborado y aprobado por el Consejo Nacional Para la Atención de las Personas con Discapacidad (CONADI).

Al Organismo Legislativo:

Que de manera urgente se hagan las reformas y aprobaciones legislativas necesarias para armonizar la legislación nacional con la CDPD, de acuerdo con la obligación que tiene el Estado de Guatemala, de conformidad con el artículo 4, párrafos 1 y 2, de la CDPD, y que en estos procesos se consulte, en todo momento, a las organizaciones de personas con discapacidad, según lo establecido en el párrafo 3 del artículo citado.

Que en el presupuesto general de gastos e ingresos del Estado, se asignen presupuestos adecuados a los programas de las distintas instituciones del Estado, incluyendo Ministerios, Secretarías, Municipalidades y el CONADI, para que se pueda cumplir eficazmente con las responsabilidades asumidas a nivel nacional e internacional, que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad a espacios físicos y medios de transporte para las personas con discapacidad.

Que de urgencia se reforme la Ley de Atención a las Personas con Discapacidad, para que armonice con la CDPD, y que además se establezcan plazos cortos y medianos para su cumplimiento, así como mecanismos coercitivos para su efectivo cumplimiento.

A las Municipalidades:

Que se incluya, dentro de sus órganos multisectoriales de consulta, a las organizaciones de personas con discapacidad, y que éstas sean consultadas desde la etapa del diseño, planificación y ejecución, en todo proyecto municipal, sobre todo en aquellos relacionados con desarrollo de espacios públicos y privados, sistemas de transporte colectivo (incluyendo taxis y otros), desarrollo de espacios de vivienda, proyectos de organización comunitaria, etc.

Que en los Consejos Municipales de Desarrollo (COMUDE) se incluya la participación de las personas con discapacidad, a través de sus organizaciones.

Que se reforme el Código Municipal, con el objeto de incluir la normativa de accesibilidad en todas las construcciones de edificaciones públicas o de uso público, y que se regule la accesibilidad en el transporte municipal de todo tipo.

Que se desarrollen planes de ordenamiento territorial, reglamentos y otras normativas municipales, tomando en cuenta la consulta a las personas con discapacidad, estableciendo plazos, incentivos, creando mecanismos de exigibilidad y cumplimiento, y sistemas de evaluación para la medición de los procesos y logro de objetivos.

La utilización de buses híbridos, es en el largo plazo, más económico, no solo por el ahorro en combustible sino también en mantenimiento, además de ser significativamente menos contaminantes. Las empresas, como New Flyers Industries contempla planes de recepción de los buses utilizados en la compra de nuevas flotillas, estos aspectos son importantes porque facilitan el mantener tarifas económicas para los usuarios y usuarias.

En el transporte público: que se diseñen sistemas integrados, que sean accesibles en todos sus segmentos y no únicamente en sus rutas principales.

Al Consejo Nacional Para la Atención de las Personas con Discapacidad – CONADI:

Que exija al Congreso de la República, una asignación presupuestaria adecuada y suficiente para el efectivo cumplimiento de su mandato, como coordinador, asesor e impulsor de políticas en materia de discapacidad, y como ente que vele por el cumplimiento de la Ley de Atención a las Personas con Discapacidad, tal y como lo dispone el artículo 23 de la citada legislación, y la Convención de Naciones Unidas Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, tal y como fue designado por Acuerdo Gubernativo no. 78-2009, y para tal fin, que exija también el fortalecimiento político de su mandato, a través de las reformas legislativas adecuadas, tanto del Decreto 135-96, y la aprobación de legislación armonizada con la CDPD.

Que sea el ente que apoye institucionalmente las reivindicaciones de las organizaciones de personas con discapacidad por el cumplimiento efectivo de la normativa que protege sus derechos, para que puedan ejercer una ciudadanía legítima y ser sujetos de pleno derecho.

Que en todas las medidas y políticas que se adopten en relación al cumplimiento de su mandato, realice consulta amplia y abierta a las organizaciones de personas con discapacidad y otras organizaciones sociales afines.

A las organizaciones de personas con discapacidad:

Que fortalezcan a la Comisión Política de Accesibilidad al Transmetro y Otros Espacios Físicos – CPAT, como espacio para la incidencia política, a través de una participación activa e informada.

Que fortalezcan la unidad de las organizaciones, para la consolidación de un movimiento amplio, sólido y con reivindicaciones visibles ante las autoridades públicas.

Que conozcan los contenidos y la utilización de la CDPD, como herramienta de incidencia política, y normativa internacional de protección de sus derechos humanos, y que exijan su cumplimiento a las autoridades del gobierno central y Municipalidades.

Que promuevan alianzas con otros sectores de la sociedad civil, para fortalecer sus procesos de incidencia ante las diversas autoridades.