

Ejemplo de Buena Práctica



¿Cómo mejorar el acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos?

Relevantes artículos de la CDPD: 9

País: Brasil

Región: América Latina

Buenas Prácticas disponibles en: Español

Transporte amigable para personas con discapacidad y movilidad reducida

Descripción de la práctica y del proceso implicado

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 70. 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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

¿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.

Los factores que hacían posible la práctica

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.

Contexto

Completado proyecto informe: [Asociación Vida Independiente de Guatemala: Por un poder con equidad](#) (Guatemala de la Asunción, septiembre 2010)

Criterios de las buenas prácticas: p.9 del informe.

Recomendaciones por las buenas prácticas: pp. 36 – 37 del informe.

Más recursos: [Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#)