

EL AUTOBÚS

Las marquesinas de las paradas de autobuses deberían estar dotadas de bancos o apoyos esqmásticos —dobles barras corridas a 70 y 90 cms de altura— que permíten durante la espera que el peso se reparta entre los pies y el trasero

El autobús tiene que acercarse lo mas posible a la acera para reducir la altura del estribo —como máximo de 340 mms— y, para facilitar el acceso al mismo, debe estar provisto de asideros ergonómicamente diseñados, de escalones cuya altura ma vor no exceda los 200 mms y de puertas que, una vez abiertas, dejen un ancho mínimo de 640 mms

De cualquier forma, sí debemos desconfiar de datos procedentes de estimaciones ex-ante obtenidos mediante procedimientos simplistas, lo que no cabe duda es que hay que huir de todo un conjunto de ideas preestablecidas acerca de las necesidades de determinados grupos especiales y hacer caso omiso, por ejemplo, de lo que los jóvenes piensan que es bueno para los viejos o de lo que quienes, desde el punto de vista de la movilidad son "normales", creen que es aconsejable para quienes no lo son

Los estudios de necesidades, si quieren tener alguna utilidad, deben abordar una serie de aspectos que ios hacen sumamente complicados es necesario recoger información sobre la miriusvalía de las personas afectadas, sobre ios obstáculos físicos a la movilidad \ sobre las características del modo de vida, tanto del presente como del pasado, que influyen evidentemente sobre las necesidades de desplazamiento y actitudes ante el transporte En cualquier caso, los análisis cuantitativos que tratan de medir aspectos como la frecuencia de desplazamientos de los minusválidos y que suelen realizarse de cara al establecimiento de normativas de funcionamiento de servicios de transporte específicos, están condenados al fracaso, según opinión de algunos expertos, ya que los efectos de ios servicios especializados de transporte se producen y se ponen de manifiesto muy lentamente y están sujetos además a la influencia de factores de extrema variabilidad

LAS SOLUCIONES ABORDADAS

Sirva lo dicho como advertencia de que el simplismo, las ideas preconcebidas, lo que comúnmente suele entenderse por sentido común, no basta para analizar un tema evidentemente complicado por más que así lo crean muchas personas que estrenan funciones y responsabilidades políticas y administrativas en los servicios sociales y se acercan a este campo con la prepotencia de quien adviene desde la ciencia y la tecnología al "ingenuo" mundo de la beneficencia Subrayamos pues para terminar esta cuestión, que para desarrollar medidas eficaces en el transporte de las P M R es necesario realizar estudios extremadamente cualitativos de las necesidades, para lo cual es inevitable basarse en análisis serios de las formas de vida de estas personas y en el examen de su participación y de sus deseos de participación en todo tipo ae actividades

LA GRATUIDAD EN EL TRANSPORTE

La medida más generalizada para facilitar el transporte de las personas minusválidas y ancianas es sin duda la de la gratuidad o la reducción en las tarifas de los servicios públicos Ai parecer el 90 por ciento del gasto en el capitulo de ayudas al transporte se canaliza por vía de subvención mediante la reducción del precio del billete o la gratuidad El procedimiento es directo, de fácil aplicación y su rentabilidad política evidente No lo es tanto el beneficio que aporta, en términos de accesibilidad, a las P M R

En principio hay que convenir en que la mayoría de las veces o cuando menos muchas veces el coste de los billetes no es el obstáculo principal con que tropiezan las P.M.R. en sus desplazamientos, por lo que los beneficios de la medida son en cualquier caso relativos.

Por otra parte, la población que tradicionalmente tiene acceso a la gratuidad del transporte o a la reducción de tarifas no siempre tiene problemas de movilidad y contrariamente muchas personas con problemas de movilidad no entran a formar parte de los colectivos oficialmente definidos como beneficiarios de la medida.

En realidad hay quien no ve en la gratuidad —en el caso concreto del transporte público urbano— otro interés que el de abrir la vía hacia la generalización total de la medida, entendiendo que el uso libre de los medios de transporte constituye un derecho básico de los ciudadanos o cuando menos una forma de reparar la desigual dotación de servicios, tanto públicos como privados entre centro y periferia.

Los problemas que plantea la gratuidad son principalmente los derivados de la incorporación de una demanda complementaria improductiva o poco productiva, siendo el más preocupante el conflicto con los intereses de los trabajadores del sector —tema éste que bien merecería un análisis detenido (*)—y con los de otros usuarios, cuestiones éstas que, salvo excepciones que tratan de asumir la medida contra viento y marea, llevan a los poderes públicos a establecerla fuera de las horas que suelen calificarse como punta.

LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Todo el mundo está de acuerdo en que tratándose de facilitar la movilidad de las personas con dificultades físicas la cuestión de la accesibilidad preocupa más en su vertiente técnica —tamaño de puertas, altura de peldaños...— que en su vertiente económica y que la gratuidad puede ser por tanto poco caritativamente interpretada por quienes al margen de los precios del bonobús —pongamos por ejemplo— tiene auténticos problemas de movilidad. Es, pelo más pelo menos, como si se les regalasen peines a los calvos.

Por eso las ayudas técnicas son imprescindibles.

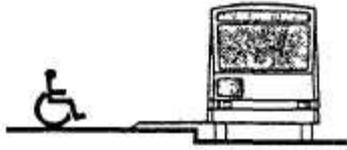
Ahora bien, qué tipo de solución hay que aplicar para favorecer la movilidad de los colectivos afectados. ¿Es preciso lograr la accesibilidad de los medios ordinarios de transporte o por el contrario se deben potenciar los servicios especiales?

Los servicios de transporte específicos para las P.M.R. tienen las virtudes y defectos de todo lo específico. Para empezar tienen una gran capacidad de adaptación tanto temporal como espacial a las exigencias planteadas por la demanda. Esa es su principal virtud. Por otra parte las medidas especi-



ías operaciones precisas para realizar el embarque y desembarque son las que mayores dificultades presentan y las que en mayor medida inhiben a la persona con movilidad reducida (P.M.R.) del uso de este medio de transporte. La seguridad de los usuarios no puede exclusivamente estar dependiendo de la buena voluntad de los conductores y debe exigirse por ello que los autobuses de nueva adquisición dispongan de un mecanismo de bloqueo al sistema de frenos que impida su circulación con las puertas abiertas, al tiempo que se interrumpa el movimiento del cierre al encontrar cualquier obstáculo.

En el interior del autobús, y junto al conductor-cobrador, es de esperar que existan barras o agarraderos que permitan asirse a ellos para efectuar el pago del billete.



Como los conductores se ven obligados a realizar sus trayectos en tiempos prefijados los viajes en autobús se convierten en un continuo vaivén de arrancadas y frenazos. Solo en parte se pueden evitar estas brusquedades ya que al ser el freno un elemento de seguridad resulta peligroso modificar su acción, existen, no obstante, mecanismos que impiden al menos los acelerones. En este sentido habría que exigir que el cambio de velocidades fuese, preferentemente, de total automatismo con convertidor de par de dos a cuatro etapas y retardador incorporado o, en su defecto, semiautomático con convertidor hidráulico, eliminándose en todo caso el sistema de cambio manual para suprimirlos "tirones" en la conducción.

Resulta evidente que en las actuales circunstancias los asientos reservados a los PMR deben encontrarse en la zona más próxima a la puerta de acceso, para evitar desplazamientos innecesarios. El diseño de estos asientos ha de ser anatómico, con mullido rígido o semirígido y una altura aproximada de 620mms para facilitarlos movimientos, todos conocemos esos asientos mullidos en los que te encuentras prácticamente hundido y de los que, por

ficas se ven y pueden tener incluso el atractivo toque de lo espectacular, lo que explicaría en parte las preferencias institucionales por este tipo de sistemas.

Al parecer, entre los usuarios potenciales no son raras las reticencias ante los medios específicos de transporte y según encuestas realizadas en varias ciudades, los usuarios son generalmente personas de rentas muy modestas, escasa formación, minusvalías importantes y adquiridas frecuentemente en épocas tardías. Estas personas que tienden a mostrarse satisfechas o contentas con los servicios especiales, suelen plantear la necesidad de ampliar la cobertura de los mismos, puesto que por lo general éstos reducen su actividad, lo que ya supone una limitación importante, en torno a los centros de rehabilitación o de manifestaciones socioculturales que agrupan colectivos de minusválidos.

El riesgo evidente de la modalidad de transporte especial es que puede condicionar o mediatizar las formas de vida de minusválidos y ancianos reduciéndolas a mundos particulares, incrementando por tanto el riesgo de marginación, ya que como se ha señalado, salvo excepciones, a través de medidas específicas tan sólo es posible atender ciertos aspectos particulares dentro de las necesidades globales de desplazamiento.

Una de las virtudes de los medios de transporte especiales es que su coste es relativamente fácil de calcular, debido precisamente a su especificidad, es decir, a que por lo general las partidas de gasto tienen un destino claro pudiendo decirse otro tanto en relación a sus beneficios, por lo que el análisis de racionalización coste-beneficio no parece plantear en este caso problemas importantes. Convendría sin embargo tener en cuenta un par de cosas al respecto.

En primer lugar el riesgo de desconsiderar ciertos beneficios importantes como, por ejemplo, el ahorro que supone el tratamiento colectivo de determinadas situaciones que en ausencia de medios de transporte específicos habría que llevar a cabo de manera individual y domiciliariamente. Por otra parte, las experiencias de transporte específico suelen estar muy localizadas, con lo que quiere decirse que su marco geográfico es muy limitado y, en consecuencia, los resultados son extremadamente variables y difícilmente extrapolables a la hora de servirse de experiencias ajenas.

Los sistemas de transporte especiales independientes de la red general de transporte permiten a los poderes públicos el desarrollo de acciones puntuales, fácilmente controlables económicamente y que, por si fuera poco, pueden tener resultados bastante espectaculares, lo que lógicamente puede hacer inclinar a su favor la voluntad de políticos y administradores. En realidad es algo que ocurre con todos los servicios específicos. La compra de un super autobús especial y un contrato de servicios con una entidad, benéfica generalmente, puede ser menos comprometida económicamente y más vistosa que intentar abordar la adaptación de

los medios de transporte ordinarios. Lo que ocurre es que, al margen de cuestiones de índole filosófica sobre qué medios favorecen la integración, dada la tendencia de las organizaciones benéficas a sobresatisfacer la demanda y lo poco comprometido que resulta para la Administración equilibrar presupuestos, es muy posible llegar a una irracional utilización de medios técnicos y económicos (*).

De esta manera con la participación adicional de instituciones —de ahorro fundamentalmente— que intervienen aportando también medios técnicos que exigen escaso compromiso y, por tanto, poco o ningún control sobre las inversiones, bien puede llegarse a situaciones en las que el coste real de km/viajero alcanza cifras que pueden sostenerse únicamente por el carácter limitado y restringido de las actuales experiencias en el transporte específico.

LA ADAPTACIÓN DE LOS MEDIOS GENERALES DE TRANSPORTE

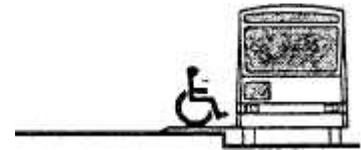
Frente a la puesta en funcionamiento de medios de transporte especiales para P.M.R., tendríamos el recurso a la adaptación de los medios ordinarios de transporte a las necesidades de dicho colectivo.

En principio, al uso del transporte ordinario se le pueden atribuir influencias favorables en la integración social de los colectivos con problemas de movilidad. Pero tiene también una virtud esencial y es que los esfuerzos que se desarrollan para adaptar la oferta a las necesidades de una demanda "especial" puede tener unas repercusiones favorables para la generalidad de los usuarios. En efecto, es algo parecido a lo que ocurre por ejemplo con la integración escolar de los minusválidos y concretamente de los niños con dificultades de aprendizaje: las transformaciones que es necesario introducir en el seno de la escuela, a nivel de programas, recursos técnicos y humanos, etc., favorecen a todos los escolares y en especial a aquellos que estaban en la escuela al límite de sus posibilidades. Lo que ocurre con la integración es que el sistema, sea el escolar, el de transporte u otro cualquiera, al tener en cuenta las necesidades de toda la población y no únicamente a la más o mejor dotada es más "confortable" para la generalidad de los individuos.

Dicho en dos palabras, la solución de determinados problemas de los medios de transporte, como pueden ser la brusquedad en el arranque y el frenado, o la reducción de la altura de los estribos o el aumento de espacio entre asientos, es decir, la solución de aspectos que determinan no sólo la inaccesibilidad para algunos colectivos, sino también la incomodidad de todos los usuarios, es algo a anotar a la cuenta de beneficios de la población en general y no sólo de los minusválidos y ancianos con problemas de movilidad.

ENTRE EL MEJOR SISTEMA Y EL ENEMIGO DE LO BUENO

Se viene denunciando últimamente cierta actitud que podríamos denominar maximalista que intenta llevar al límite



su altura, nos resulta difícil movernos a las P.M.R. semiambulantes. Con el fin de disponer de los puntos de apoyo precisos para levantarse, los asientos dispondrán además de apoyabrazos abatibles y ofrecerán la posibilidad de que el usuario pueda asirse a sendas barras verticales situadas a ambos lados.

Queda también el estudio del material con que debe recubrirse el suelo del autobús, puesto que la mayoría de P.M.R. utilizamos calzado ortopédico con suela de cuero de menos adherencia que el calzado del resto del personal; la conclusión es que debe exigirse que tanto el piso del autobús como los peldaños vayan recubiertos de material antideslizante.

Es evidente, por último, que a nivel de normativa debería quedar claramente establecida la posibilidad de que las P.M.R. puedan utilizar la puerta delantera tanto para el embarque como para el desembarque del vehículo.

Todos éstos son derechos irrenunciables que redundan en beneficio del sector, y como tales deben plantearse.

Vicente Valero Sanchís



PROPUESTA DE TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO DE LA FEDERACIÓN COORDINADORA DE DISMINUIDOS FÍSICOS DE EUSKADI

1º AUTOBUSES URBANOS

Objetivo: *Que todas las personas pueden utilizar autobuses de líneas regulares, urbanas, sin obstáculos físicos por parte del autocar.*

Ventajas: *Permite una integración real de la persona minusválida normalizando las soluciones a sus necesidades de transporte y acrecienta la convivencia ciudadana.*

Inconvenientes: *Ralentización del servicio e infrautilización de los autobuses adaptados si esta medida no va acompañada de otras correctoras que eliminen las barreras urbanístico-arquitectónicas en las vías y establecimientos públicos.*

Propuestas: *Ir introduciendo con periodicidad regular autobuses adaptados, utilizables indistintamente por cualesquiera personas sean o no minusválidas, que se unan a los existentes. Que los nuevos autobuses que se pongan en servicio en sustitución de los inservibles estén debidamente equipados y adaptados.*

la filosofía de la integración, exigiendo la accesibilidad general de todos y cada uno de los medios de transporte.

Suecia ha sido quizá el mejor ejemplo de coherencia, estaríamos tentados a decir que el único, entre postulados teóricos y realizaciones prácticas. Recordamos que en una reunión internacional de directores de metro en la que, incluso los representantes de organizaciones de minusválidos, estaban dispuestos a admitir que la accesibilidad total en las estaciones subterráneas era imposible, el representante del metro de Estocolmo era el único en defender el derecho al acceso en todas las estaciones y sin ningún tipo de restricción.

Es lo que suele denominarse "*accesibilidad total*" y que en el caso de los EE.UU. viene expresado en el apartado 504 de la ley federal 93-112, que tratando de los problemas de desplazamiento de los minusválidos, viene a decir que "*ninguna persona minusválida debe ser excluida en los EE.UU. en razón exclusiva de su minusvalía, de la participación y privada de los beneficios de cualquier programa o actividad que recibe una ayuda del Estado*".

Sin embargo, en un momento en que existen elementos técnicos que hacen posible la accesibilidad, precisamente en ese momento, es decir, cuando existe el "*peligro real*" de que los principios sean llevados a la práctica, suenan voces que advierten de los riesgos que implica el intento de aplicación stricto sensu del principio de "*accesibilidad total*". No pretendemos en absoluto ridiculizar las posturas pragmáticas posibilistas y conciliadoras en esta cuestión, que pretenden decir más o menos, que lo mejor es enemigo de lo bueno y tratan de advertir de los posibles riesgos de un planteamiento radical. Según esta visión del problema, existiendo el acceso a cualquier tipo de transporte —incluido el metro—, a cualquier tipo de minusválido —incluidas por tanto las personas que utilizan silla de ruedas—, surge el riesgo de que, ante la imposibilidad de dar respuesta a esta exigencia puesto que afectaría al buen funcionamiento del transporte, se niegue también la posibilidad de reformas menos importantes que harían posible o más fácil la accesibilidad de colectivos no tan gravemente afectados.

De la crítica al radicalismo hay varios elementos argumentales a tener en cuenta. En primer lugar que la accesibilidad total, por ejemplo la adaptación de plataformas móviles para el acceso de sillas de ruedas en los autobuses, tiene el riesgo de entorpecer el funcionamiento normal o habitual de los medios de transporte, lo que podría provocar reacciones de insolidaridad entre los usuarios y el abandono del uso de los medios públicos, en caso de que dicho entorpecimiento tuviese influencias notorias, en términos de velocidad concretamente. Por lo visto la experiencia muestra que en horas punta, en el centro de ciudades importantes, la utilización de rampas —con paradas no respetadas, dobles fila, etc.— tiene consecuencias notorias sobre el tráfico y altamente disuasorias en consecuencia para las autoridades y empresas de transporte.