

# rampa

21

Noviembre  
2018

Informe especial: Transporte accesible

Montevideo sin barreras 2018

Marcha por la accesibilidad e inclusión



Montevideo  
Igualitario

# rampa

Intendente de Montevideo  
**Daniel Martínez**

Secretario General  
**Fernando Nopitsch**

Directora del Departamento  
de Desarrollo Social  
**Fabiana Goyeneche**

Director de la División Políticas Sociales  
**Julio Calzada**

Coordinador Ejecutivo de la Secretaría  
de Accesibilidad para la Inclusión  
**Federico Lezama**

Integrantes de la Secretaría de  
Accesibilidad para la Inclusión  
**Sebastián Fernández Chifflet,**  
**Tania Aguerrebere,**  
**Sebastián Domínguez,**  
**Matías Pereira, Fabiana Cairolí,**  
**Santiago Aristoy**

Grupo de Cultura Sorda  
**Sandra Balbela, Lucía García,**  
**Fabrizio Etcheverry**

Contenidos  
**Daniela Cadenas, Nicolás Cedrés,**  
**Carolina Alba, Martín Rosas,**  
**Mayda Burjel, Lorena Benítez,**  
**Cecilia Álvarez, Lucía Cuozzi,**  
**Mariana Paredes, Analía Roselló,**  
**Leticia Castro**

Corrección  
**Elisa Valerio**

Diseño  
**Atolón de Mororoa**

Fotografía  
**Comunicación de Desarrollo Social**

Para comunicarse con **rampa**  
**revistarampa@gmail.com**

- 4** **Editorial.** **6** **Accesibilidad e inclusión.** Séptima edición  
de la marcha **8** **Transporte para todos.** Informe especial de  
transporte accesible **20** **Feria.** Vuelve Montevideo sin barreras  
**21** **Agenda.** Mes de la accesibilidad: eventos, presentaciones,  
espectáculos y más

## Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión

Teléfonos 1950-8622 y 1950-8626  
secrediscapacidad@gmail.com  
Edificio Anexo (Soriano 1426), 2° piso

# Transporte

orge ve venir el ómnibus, apostó internamente que este va a ser el que lo lleve. Se acerca, tiene un adhesivo de accesibilidad medio desteñido, se alegra y le avisa estirando la mano como si pudiera pararlo con los dedos. El ómnibus baja la velocidad, casi detenido, abre la puerta y a la pasada se escucha un lapidario: “la rampa está rota,” y sigue la marcha. Hace dos horas que espera, ya pasaron veinte unidades, cuatro con la misma frase. Salió una hora y media antes de lo usual para poder llegar puntual. Otra vez se pierde la clase, ya son varios los días que no puede llegar por el mismo motivo. Se le hace un nudo en la garganta, traga saliva, respira hondo y espera una nueva oportunidad.

Vanessa consiguió trabajo, es la primera vez, hasta ahora el problema principal era cómo ir y venir todos los días, pero desde que están los ómnibus accesibles se pudo eliminar esa barrera. A veces tiene que estar mucho rato antes en la parada por si las rampas están rotas o no le paran, sobre todo en invierno, porque además del frío está oscuro.

Palabras más palabras menos, estas son dos situaciones de personas que salen a la calle todos los días a hacer su vida; lograron derribar las barreras para acceder a la educación y al trabajo, pero tienen que sortear algunas piedras en el camino. Son jóvenes, desde que salen a la calle solos, hay ómnibus accesibles, pocos pero hay. Saben que antes no existían, porque se lo contaron y que la única opción era remar. Si bien reconocen los avances de los últimos años, entienden que su necesidad está lejos de la del resto de las per-

sonas. Las principales demandas son por el precio del boleto, la lejanía de las paradas, las demoras y viajar apretados; para ellos es poder subirse al ómnibus y que no tengan riesgo de lastimarse en el intento. Saben que hay miles de problemas, que los trabajadores y trabajadoras tienen sus reclamos sobre las condiciones laborales, las características de los servicios (si son con guarda o sin guarda; de piso bajo o con rampa elevadora), que las empresas buscan su mayor rentabilidad y los costos de las unidades son una variable que pesa, que la baja en la venta de boletos pone en jaque a todo el sistema, y muchos elementos más que son absolutamente comprensibles. Pero ninguna de estas perspectivas puede admitir que la variable de ajuste sea dejar sin servicio a las personas por tener una discapacidad y condenarlas a la prisión domiciliaria.

Hablar del transporte accesible no es desconocer la realidad del sistema y sus complejidades; no se trata de atender un sector de la población que tiene que esperar su momento. Plantearse la accesibilidad en el transporte tiene que ver con transformarlo en un servicio que atienda una fractura social desapercibida o asimilada. Que no se expresa pública y conflictivamente porque no hubo las fuerzas o los apoyos necesarios. En el fondo es un tema de convicción. Hace dos años se creó el Consejo Consultivo de Transporte Público Urbano como un espacio de diálogo y trabajo conjunto entre todos los actores del sistema, incluidos los usuarios. En este marco se creó un grupo de transporte accesible que avanzó todo lo que pudo en torno al entendimiento. Las cartas están echadas,



la técnica tiene un papel a jugar, en los próximos años será tiempo de tomar definiciones estructurales.

Esta edición de **rampa** aborda el tema del transporte, tratando de tener todas las miradas, todas las opiniones; algunas se pudieron conseguir, otras no. Pero tiene como objetivo caracterizar el problema, pensar seriamente para contribuir en la toma de decisiones. Reconoce que además de los argumentos vivenciales y técnicos, también hay condiciones políticas, relaciones de poder, intereses puros y duros. Cada lector tendrá la posibilidad de sacar sus propias conclusiones o hacerse sus propias preguntas. De eso se trata la construcción democrática y participativa; aunque haya voces que si no tienen una rampa no pueden ingresar en el debate.

**Federico Lezama**

“Plantearse la accesibilidad en el transporte tiene que ver con transformarlo en un servicio que atienda una fractura social desapercibida o asimilada. Que no se expresa pública y conflictivamente porque no hubo las fuerzas o los apoyos necesarios. En el fondo es un tema de convicción”.

# Marcha por la Accesibilidad y la Inclusión



↑ Marcha por la Accesibilidad la Inclusión 2017. Autor: Comunicación Desarrollo Social. Daiana García.

Como desde hace seis años, este 3 de diciembre a las 19.00 se realizará la Marcha por la Accesibilidad y la Inclusión en el marco del Día Internacional de las Personas con Discapacidad.

## Las consignas de la marcha:

- 2012. Accesibilidad universal.
- 2013. Defendiendo derechos y levantando barreras.
- 2014. Derechos conocidos pero no reconocidos.
- 2015. Nada sobre nosotros sin nosotros.
- 2016. Basta de ser sujetos de calidad, somos sujetos de derechos.
- 2017. A derribar barreras, a concretar derechos.

La convocatoria es a las 18.30 en el callejón de la Universidad de la República. La marcha comenzará a las 19.00 rumbo a la explanada de la Intendencia de Montevideo donde se leerá la proclama y habrá un espectáculo artístico.

La proclama está siendo elaborada por el colectivo de organizaciones que integran la coordinadora de la marcha y será leída por personas con discapacidad. Tania Aguerrebere y Fabiana Cairoli, quienes integran la Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión de la Intendencia de Montevideo, resaltaron en diálogo con **rampa** que es fundamental que esto continúe incambiado: que sean las personas con discapacidad quienes hagan sus reclamos.

La marcha busca visibilizar al colectivo de las personas con discapacidad. “Estamos hablando del 15 % de la población, 500.000 personas. Si se contrasta la situación de postergación con la dimensión de la cantidad de población, se puede ver que hay claramente una urgencia en atender a este colectivo, que de repente no es tan visible”, señaló Tania Aguerrebere.

Por su parte, Cairoli se refirió a la importancia de la continuidad de la marcha como forma de visibilizar la discapacidad y las necesidades más urgentes del colectivo. “La marcha nos ayuda a hacernos más visibles y a través de la proclama podemos decir lo que nos parece más relevante resaltar cada año”.

“La marcha tiene que existir, porque aún quedan temas urgentes, necesarios y vitales para las personas con discapacidad. Es necesario mejorar en el acceso a la salud, vivienda, educación, cultura y transporte. Hay cuestiones vitales que todavía no se están resolviendo y se necesitan cambios profundos, que los gobiernos entiendan y que los cambios culturales acompañen”, agregó Aguerrebere.

La coordinadora de la marcha espera poder ampliar la convocatoria en 2018, sumando a otros colectivos vinculados al tema, como el de las personas mayores. “Históricamente la marcha convoca a los que están viendo la situación de discapacidad más de cerca, personas con discapacidad y fami-

## Reconocimiento

El 14 de noviembre la Junta Departamental de Montevideo realizó un reconocimiento a la Coordinadora de la Marcha por la Accesibilidad y la Inclusión por el proceso de trabajo generado en estos siete años.

Los ediles de los distintos partidos resaltaron el trabajo de las organizaciones que integran la coordinadora en hacer visibles las dificultades que aún tienen las personas con discapacidad para ser incluidas en la sociedad.

La presidenta de la junta, Gimena Urta, destacó la importancia que tiene la marcha como “construcción de lucha colectiva por los derechos de un sector de la población que muchas veces es invisibilizado”. “La marcha tiene que ser tomada como una causa de toda la sociedad”, dijo.

Federico Lezama, coordinador de la Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión, señaló que es fundamental que la junta “reconozca a las personas del colectivo organizado que han salido a la calle para pelear por sus derechos, cuando muchas veces esas reivindicaciones también tienen que ver con esta casa”. Dijo que es un reconocimiento a una lucha inteligente, que supo utilizar a una institución, como lo es la Intendencia de Montevideo y a sus recursos, para juntarse y para poder concretar la movilización.

Los representantes de la coordinadora presentes agradecieron el reconocimiento y enfatizaron que aún queda mucho por hacer. Se refirieron a las barreas de transporte, a las educativas y a las barreras de comunicación, entre otras. También señalaron que es necesario que muchas más personas se sumen para que la lucha por los derechos de las personas con discapacidad se vuelva una causa de todas las personas y no solo del colectivo de las personas con discapacidad.

liares, pero queremos dar un salto en la convocatoria. Tenemos que poder entender que luchar por una sociedad que sea accesible es luchar por una sociedad mejor para todos y todas”, concluyó Aguerrebere. ▲



## Esperar en la parada Camino a la facultad

*Para muchos las preocupaciones en relación al transporte pasan por demorar lo menos posible, por ir cómodo hacia nuestro destino y por llegar a tiempo. Para las personas con discapacidad, la principal preocupación es poder acceder al transporte y lograr salir de sus casas. La accesibilidad física del transporte público es una preocupación para las personas con discapacidad porque constituye en sí mismo un medio para poder acceder a otros derechos: el de la educación, el trabajo, la salud, la cultura y la recreación, por ejemplo. En este informe consultamos a personas con discapacidad sobre cómo es su experiencia al trasladarse por la ciudad, a gobernantes departamentales y nacionales sobre la normativa y el estado de situación y a los colectivos que buscan que el tema accesibilidad también sea una discusión presente al hablar del transporte.*

## Camino a la facultad

*Matías Fernández es usuario de silla de ruedas desde los cuatro años, es oriundo de Florida y hace un año vive en Montevideo porque estudia Ingeniería.*

Entrevistado por **rampa**, Matías explica las barreras que enfrenta diariamente para desplazarse por la ciudad de forma autónoma. Según él, hay tres aspectos claves que se deben tener presentes si se quiere mejorar el transporte accesible en Montevideo: se necesitan más ómnibus accesibles, capacitar a guardas y choferes en el uso de rampas y en trato adecuado, y asegurar la fiscalización para corroborar que las unidades accesibles estén funcionando correctamente.

### ¿Tenés que trasladarte diariamente en ómnibus? ¿Cómo es tu experiencia?

Vivo en la zona de Tres Cruces y me tomo todos los días el 300, que me deja en la puerta de mi facultad, en el Parque Rodó. Los que son accesibles pasan cada 15 o 20 minutos, pero como algunos vienen con la rampa rota terminan pasando cada 40 minutos, más o menos. A veces pasa que si vienen muy llenos no te paran, porque no hay espacio. Me ha tocado esperar hasta una hora y media en la parada porque pasan 3 ómnibus rotos seguidos.

### ¿Los trayectos que tenés que recorrer hasta las paradas son accesibles?

Es todo un desafío. Las veredas están bastante rotas y no hay



↑ Foto: Matías Fernández. Autor: Comunicación Desarrollo Social. Victoria Esteves.

rampas en todos lados. En mi caso tengo que dar una vuelta importante para poder ir por las veredas en las que hay rampas.

### En general, ¿qué pensás del transporte público en Montevideo? ¿Es accesible?

Creo que con respecto a años anteriores ha mejorado un poco, pero aún queda mucho camino por recorrer. Hay un debe en políticas sociales, porque existen leyes pero no se implementan o no se fiscalizan. La mayoría de las unidades

“El personal que trabaja en los ómnibus accesibles muchas veces no sabe cómo usar las rampas, y no es culpa de ellos, sino que no fueron capacitados”

no son accesibles y de las que sí lo son, muchas están rotas. Por otro lado, el personal que trabaja en los ómnibus accesibles muchas veces no sabe cómo usar las rampas, y no es culpa de ellos, sino que no fueron capacitados.

**Entonces, ¿crees que una de las claves es capacitar específicamente a los trabajadores del transporte?**

Sí, sobre todo en cómo usar las plataformas y también inculcarles que cuando se rompe una deben informarlo. Me ha pasado que un ómnibus no me para porque tiene la rampa rota y 15 días después el mismo ómnibus sigue con la rampa rota; uno no sabe cuál es el problema, si los trabajadores no lo informan o si la empresa no se hace cargo. Y también habría que capacitarlos en trato adecuado, porque muchas veces sus actitudes son por desconocimiento.

**Como usuario de silla de ruedas, ¿qué te parece más cómodo: las unidades con plataforma o las que tienen piso bajo?**

Sin duda que lo mejor es piso bajo; la mayoría de las unidades accesibles hoy tienen plataforma. El piso bajo es más cómodo para nosotros, pero también es mucho más fácil de utilizar por parte del personal y es más difícil que se rompa.

**¿Qué pensás de la ubicación del logo que identifica a las unidades accesibles?**

Es un desastre; muchas veces colocan el logo atrás o muy chiquito adelante y abajo, y no lo ves hasta que no pasó el ómnibus. Eso es algo que tendría que mejorarse también.

**En relación con la seguridad dentro del ómnibus, ¿te parecen adecuados los sistemas de retención?**

Personalmente no me gusta usar el cintillo, porque me parece mucho más seguro ir de costado que de frente, porque frena mejor la silla, pero las unidades no dan esa opción. Siento que los cintillos no proporcionan seguridad, más bien son un adorno para librarse de responsabilidad, pero no veo que realmente sujeten la silla. Debería pensarse realmente que las sillas fueran de costado y eso daría la posibilidad de que vayan dos en vez de una. ▲

## INFORME

➤ **CON LA COORDINADORA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE ACCESIBLE**

# Usuarios visualizan resistencia de las empresas y falta de controles del Estado

*La Coordinadora de Usuarios del Transporte Accesible es una organización integrada por personas con discapacidad que trabaja para que este colectivo pueda acceder al transporte público y se pueda trasladar de forma autónoma por toda la ciudad. El objetivo es lograr que el 100 % de las unidades sean accesibles, contemplando todas las discapacidades, ya sean temporales o permanentes.*

Los miembros de la coordinadora reconocen que de nada sirve tener todas las unidades accesibles si la infraestructura de la ciudad no acompaña este avance. Las paradas, terminales, corredores y las calles deben ser transitables y accesibles para lograr que las personas con discapacidad puedan acceder al transporte público.

“No se soluciona toda nuestra problemática solo con que el transporte sea accesible, esto es un conjunto de estrategias para poder vivir de forma independiente, pero el transporte es crucial. Si después de llegar a la parada, con mayor o menor dificultad, no pasa un ómnibus accesible, te quedás abajo, no



↑ Foto: Hugo D'Avenia y Fiorella Buzeta. Autor: Comunicación Desarrollo Social. Cecilia Torres.

podés ir a trabajar, a estudiar, no podés visitar a alguien, no podés tener proyectos de vida y te quedás aislado y encerrado en tu casa. Lamentablemente es lo que pasa muchas veces, quedás al margen de la sociedad”, señaló Fiorella Buzeta, integrante de la coordinadora y usuaria de silla de ruedas.

Por su parte, Hugo D'Avenia, persona ciega y también miembro de la coordinadora, explicó que cuando se habla de unidades accesibles en general se piensa en unidades con piso bajo y elevadores para sillas de rueda, pero el colectivo

“No se soluciona toda nuestra problemática solo con que el transporte sea accesible, esto es un conjunto de estrategias para poder vivir de forma independiente, pero el transporte es crucial.”



aspira a que las unidades sean accesibles para todas las discapacidades, para los adultos mayores y también que permita la movilidad de los padres con coches infantiles. “Con mi discapacidad, que es la ceguera, el medio de transporte que me brinda más seguridad y confiabilidad es sin duda el transporte público. Para mi es mucho más cómodo andar en un ómnibus, porque conozco los recorridos y si no los conozco los puedo estudiar, tengo la posibilidad de ir con un chofer y a veces con un guarda, tengo la posibilidad de compartir el asiento con un vecino que conoce la zona, de preguntarle; hay un montón de posibilidades que no las puedo tener en otro medio de transporte, me da mucha más autonomía”, dijo D’Avenia.

Además del piso bajo o la plataforma elevadora, algunas de las ideas propuestas para que los ómnibus sean accesibles para todas las discapacidades son: que cuenten con un panel audiovisual que vaya marcando las paradas y las calles recorridas, que se mejore la luminaria para las personas con baja visión, que existan elementos táctiles para que puedan ubicarse y, sobre todo, la correcta ubicación del logo de accesibilidad en la parte delantera del ómnibus.

“Hay mejoras que no implican grandes inversiones, pero sí un pienso por parte de las empresas y para ello deben tener en cuenta nuestras opiniones, a los propios usuarios, que somos los que podemos aportar perspectiva y experiencia en relación a la accesibilidad”, expresó D’Avenia.

Entre las principales demandas de la coordinadora se encuentran mejorar la frecuencia de las unidades accesibles, la extensión de los recorridos hacia el área metropolitana, donde viven muchas personas en situación de discapacidad, y el estado de las rampas dentro de las unidades. “Muchas de las unidades que circulan actualmente tienen las rampas rotas pero siguen circulando, exigimos que la unidad no salga a la calle si tiene la rampa rota y que su mal funcionamiento no sea una excusa para no llevar a personas en situación de discapacidad”, subrayó Buzeta.

Buzeta explicó a **rampa** que vive en Solymar y cuenta que: “ahora hay dos o tres ómnibus de la línea 221 de UCOT que tienen el sistema de seguridad de la rampa roto, que es

lo mismo que no estén, porque si querés subir el chofer se niega porque es responsabilidad suya subirte sin el sistema de seguridad y si vos igual insistís, corrés el riesgo de lastimarte. La otra opción es esperar mucho tiempo a que pase otra unidad que esté en condiciones”.

D’Avenia comentó que aparte de las barreras físicas, también existen barreras actitudinales, como la conducta de los trabajadores, que muchas veces afecta a las personas con discapacidad. “El desconocimiento por parte de los trabajadores del transporte de cómo tratar adecuadamente a una persona en situación de discapacidad hace a la accesibilidad por la que luchamos; muchas veces no suben a estas personas solo para no complicarse”. Destacó que desde sus inicios la coordinadora intercambió en varias oportunidades con empresarios, funcionarios y autoridades estatales para conocer también sus limitaciones y sus puntos de vista, y entre todos poder construir el transporte inclusivo. “Desde nuestra organización siempre hemos ofrecido capacitación y asesoramiento, tanto para las empresas como para los funcionarios”, mencionó D’Avenia.

Este año la coordinadora logró ser incluida en el Consejo Consultivo de Transporte, un canal oficial de participación social. Tanto D’Avenia como Buzeta convinieron que tener voz en este espacio de decisión es un gran avance para la organización, que permitió comprender las posturas de las diferentes partes; no obstante, aún no visualizan acciones concretas de cambio. “No sentimos que nos hayan escuchado demasiado, notamos mucha resistencia por parte de las empresas, que aluden al factor económico, cuando nuestras demandas muchas veces no significan grandes inversiones. Por otro lado, falta fiscalización por parte del Estado”, enfatizó Buzeta.

#### Campaña de sensibilización

Actualmente, la coordinadora está trabajando en una campaña de sensibilización con el fin de visibilizar las barreras que existen para las personas en situación de discapacidad, en relación a su movilidad y autonomía. Los objetivos son

#### Sobre la coordinadora

La coordinadora trabaja de forma orgánica desde hace cuatro años, está integrada por personas en situación de discapacidad, distintas asociaciones involucradas en la temática y centros de rehabilitación. Además, integra el Consejo Consultivo de Transporte, la Coordinadora General de Usuarios y Usuarías del Transporte Público y la Coordinadora por la Marcha de Accesibilidad.

Para comunicarse con la Coordinadora de Usuarios del Transporte Accesible se puede enviar un mail a usuariosdeta@gmail.com o a través de su página en Facebook: Coordinadora de Usuarios del Transporte Accesible.

“concientizar y generar incomodidades”, que la sociedad conozca esta realidad y pueda ser parte de ella, que reclame por la accesibilidad.

“Es plasmar en video la realidad que vivimos a diario y que muchos no conocen; que el ómnibus realmente no para porque te vio en silla de ruedas y no por otra cosa. Es otra forma de luchar, porque solo con los ámbitos de participación no estamos consiguiendo soluciones”, destaca Buzeta.

La campaña se basa en cortos audiovisuales en los que usuarios del transporte accesible cuentan sus experiencias. La protagonizarán una persona ciega, una persona usuaria de silla de ruedas y un adulto mayor, quienes contarán sus experiencias a bordo del transporte público, las barreras físicas con las que se han encontrado, pero también cómo ha sido el trato del personal de las unidades accesibles. ▲

#### ➤ LAS PERSONAS MAYORES Y EL TRANSPORTE CAPITALINO

## “Tenemos que hacer valer nuestros derechos”

*Norma Espino vive en el barrio Municipal, ubicado en la zona de Casavalle. Tiene 73 años, es referente comunitaria del Complejo Municipal Sacude (salud, cultura y deporte) e integra la Red de Personas Mayores del Municipio D y el Consejo Asesor de la Secretaría de las Personas Mayores de la Intendencia de Montevideo.*

En diálogo con la revista **rampa** contó que el tema transporte es uno de los priorizados por el consejo asesor y sobre el que vienen trabajando en una comisión que tiene como principales reivindicaciones que los ómnibus cuenten con escalones anchos y bajos, que se capacite a los choferes en el trato hacia las personas mayores y que los ómnibus puedan parar en la parada y acercarse al cordón de la vereda.

#### ¿Qué dificultades tienen las personas mayores con el transporte capitalino?

Una de las dificultades es que los ómnibus no se acercan nunca a la vereda y en general quedan por fuera de la parada. La gente tiene que bajar a la calle y subir al ómnibus. Otros problemas son las ramas, que dificultan la visualización del número del coche, y los escalones de los ómnibus, que mu-



↑ Norma Espino. Autor: Revista Rampa.

chas veces no son lo suficientemente anchos y algunos son muy altos.

Hasta hace poco, además, la mayoría de los ómnibus con accesibilidad, que son los que precisamos las personas mayores y las personas con discapacidad, estaban destinados para líneas como la 121, que va a Pocitos, y había pocas unidades en los barrios más alejados, donde la gente depende del transporte público para movilizarse, porque no tiene otras opciones. En el consejo asesor armamos una comisión de transporte por esas problemáticas y está dando sus frutos. Yo ahora veo que hay muchas más unidades con accesibilidad en los barrios.

### ¿Para las personas mayores son mejores los ómnibus de piso bajo o los ómnibus con escalones y rampa?

Para las personas mayores que pueden trasladarse, es mejor el piso bajo. Lo fundamental es que haya pocos escalones y que estos sean amplios y no demasiado altos. También que los choferes se arrimen bien al cordón para poder subir.

En el caso de las personas mayores que se trasladan en silla de ruedas es todavía más complicado. Yo he visto óm-

nibus que tienen el logo de accesibilidad y no paran para levantar a personas con sillas. Un día venía del Hospital Pereira Rosell y estuve 35 minutos llamando a la Intendencia y a diferentes lugares porque había un señor en silla de ruedas y ningún ómnibus paraba, seguían de largo. Concientizar a los que trabajan en el transporte, a los choferes de los ómnibus, es un trabajo importante.

### ¿Cómo ves el trato de los choferes hacia las personas mayores?

Ese es otro problema, que también está planteado en el consejo y está previsto que haya cursos para los choferes en pro de mejorar este tema. El trato hacia las personas mayores no es un buen trato, es tremendo. Empezando porque quieren que uno siempre sea rápido, tanto para subir como para bajar, y nosotros nos tenemos que tomar nuestro tiempo... en definitiva, si nos pasa algo van a demorar mucho más, porque nos van a tener que llevar a algún lugar donde nos auxilien. Aunque no en todos los casos, en general, exigen rapidez, tienen poca paciencia y hay maltrato.

### Desde hace dos años hay asientos preferenciales para personas mayores de 60 años en los ómnibus. ¿Los pasajeros los respetan?

En los ómnibus hay dos asientos que son para personas con discapacidad o mujeres embarazadas o que van con bebés, y dos para mayores de 60 años. Es necesario que las personas mayores hagamos valer nuestros derechos. A veces cuando subimos hay gente joven sentada en esos asientos y muchas veces no lo ceden. Yo acostumbro pedirlo, porque esos asientos son para nosotros. Hay que reclamarlos. ▲

## INFORME

### ➤ JERARCAS DEL TRANSPORTE CONCUERDAN EN QUE DEBEN MEJORAR LAS POLÍTICAS DE ACCESIBILIDAD

# 30 % de la flota de ómnibus en Montevideo tiene alguna adaptación

El sistema de transporte colectivo en Uruguay depende de dos tipos de instituciones: por un lado, a nivel nacional el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en cuya órbita se encuentran los ómnibus interdepartamentales y suburbanos; y, por otra parte, cada intendencia departamental regula su transporte interno. En el caso de Montevideo, el Departamento de Movilidad tiene a su cargo los ómnibus urbanos, los taxis y los remises, su director es Pablo Inthamoussu. En el caso del MTO, el director nacional de Transporte es Felipe Martín. Revista **rampa** habló con ambos jefes sobre la situación de la movilidad en el país y los planes de mejora de cara a un transporte más accesible e inclusivo.

### Cruzando departamentos

Martín aseguró que, en cuanto a los viajes interdepartamentales, están cubiertos “todos los corredores nacionales, es decir: las rutas 1, 3, 5, 7, 8 y 9. En cada una hay al menos una empresa de ómnibus que cuenta entre su flota con alguna unidad accesible”. Según sus datos, hay 16 unidades adaptadas, pero quedan “algunas empresas grandes” que aún no se han visto

## Más allá del bus

El director nacional de Transporte explicó que uno de los grandes proyectos de la cartera es el acondicionamiento de las rutas en clave de accesibilidad. “Muchas veces las personas se bajan en las terminales y en casi todo el país hay establecimientos accesibles con rampas y hasta baños inclusivos; sin embargo hay paradas que son en el medio de la ruta. En algún kilómetro entre terminales puede ser que no hubiera elementos para un acceso seguro, a veces el ómnibus paraba sobre la banquina”, contó. Por eso el ministerio realizó varias obras de acondicionamiento para que el ómnibus tenga que desviarse de su trayecto hacia un pulmón en la ruta y allí se produzca el descenso, entonces la persona al bajar tiene espacio y no está sobre el carril por el que transitan los vehículos.



↑ S/D de autor.

en la necesidad de renovar la flota. La adaptación consiste en “trabajar con un sistema que permite a las personas con dificultades de accesibilidad viajar en las mismas condiciones que cualquier otro pasajero. Hay un desarrollo de las cabeceras, que permiten sacar la poltrona hasta el andén, allí la persona se pasa de su silla al asiento, se le coloca un cinturón de





Transporte accesible: Autor: Comunicación Desarrollo Social. Victoria Esteves.

tres puntas y se ingresa nuevamente a la carrocería”, explicó. A pesar de que el sistema —que llega desde Brasil— ha sido probado como muy eficiente, Martín subrayó que aún puede mejorar, ya que hay personas que tienen que viajar en su propia silla y actualmente los ómnibus no ofrecen esa opción.

La situación no es tan favorable en los ómnibus de trayectos medianos, que también están en la órbita del MTOP. Son las líneas que salen desde la terminal de Río Branco, en Montevideo, hacia otros departamentos, pero en un radio más corto y urbano que los interdepartamentales. En esas distancias la

cantidad de unidades son muchas más, porque también son más las empresas adjudicatarias y los pasajeros. Para Martín, al menos 4 % de la flota debería tener alguna modalidad de accesibilidad, pero en las condiciones actuales no se llega “ni a la mitad”. Según explicó, es un tema de recambio de la flota de las empresas: a medida que lo vayan haciendo se van a ir agregando nuevas opciones. Por el momento se busca que los ómnibus tengan un sistema de rampas de acceso y un espacio donde se pueda acceder con la silla y anclarse en algún lugar, como en las líneas urbanas de Montevideo.

“Una resolución vigente de la administración anterior establece que el 40 % de las unidades tiene que ser con piso bajo y el 60 % tiene que ser con rampa elevadora. Es un proceso, no es que de un día para el otro se saque todo lo viejo y se pongan nuevos, pero es una cifra a la que tenemos que llegar”. Pablo Inthamoussu.

### Ómnibus accesibles en números

**P**ara cubrir los viajes interdepartamentales largos hay 16 unidades accesibles.

Para los viajes interdepartamentales de trayectos medianos, según el director nacional de Transporte, Felipe Martín, al menos 4 % de la flota debería tener alguna modalidad de accesibilidad, pero en las condiciones actuales no se llega “ni a la mitad”.

En Montevideo hay 1530 ómnibus en circulación, de los cuales 80 son de piso bajo (5 % del total de la flota) y 372 tienen plataformas elevadoras (24 % de las unidades, aunque no todas están en funcionamiento).

### En la capital

Por otra parte, Inthamoussu informó que en Montevideo están circulando 1530 ómnibus, de los cuales 80 son de piso bajo (5 % del total de la flota) y 372 tienen plataformas elevadoras (24 % de las unidades); muchas de estas unidades con plataformas tienen problemas de mantenimiento y no funcionan adecuadamente, acotó.

Estos bajos números no coinciden con los que establecen las normativas del gobierno departamental. El director de Movilidad esclareció: “la Intendencia no solo influye, es determinante en la cantidad y tipo de ómnibus que circulan por la ciudad. Hay una resolución vigente de la administración anterior que establece que el 40 % de las unidades tiene que ser con piso bajo y el 60 % tiene que ser con rampa elevadora. Es

un proceso, no es que de un día para el otro se saque todo lo viejo y se pongan nuevos, pero es una cifra a la que tenemos que llegar”.

En cuanto a los taxis, Inthamoussu indicó que de los 3000 que hay en la capital, solo 5 son unidades accesibles y allí se encuentra el mayor debe que tiene la Intendencia con la inclusión en materia de movilidad. La situación de los remises es aún peor: no hay ninguno que tenga sistema de accesibilidad. Para el director de la Intendencia, las políticas apuntan a que deje de haber vehículos para personas con discapacidad y vehículos para el resto, se busca que todas las unidades sean accesibles y que cualquier persona en la calle pueda pararla y subirse, sin condicionantes: “en el caso de los taxis y remises podrían tener asientos rebatibles, con posibilidades de anclaje para llevar de forma segura a la persona, no tienen por qué ser vehículos específicos”.

La Intendencia capitalina apuesta a que cada vez sean más los taxis que adapten su carrocería, por eso el Gobierno departamental se encarga de cubrir la mitad del costo de adaptación. Según estimaciones de Inthamoussu, renovar un coche cuesta alrededor de 3000 dólares y es un proceso “relativamente sencillo”.

En líneas generales, el director de Movilidad es optimista en cuanto a la mejora en la cantidad de unidades accesibles, tanto de taxis como de ómnibus: “la idea, hoy por hoy, es casi unánime en todos los que estamos en este tema —las empresas, los trabajadores y los usuarios—, hay que seguir avanzando en accesibilidad”.

### Faltan datos

A la hora de demandar políticas de accesibilidad a las empresas, ambos jefes se toparon con una dificultad: la falta de información. No hay datos ciertos acerca de cuántos usuarios del transporte nacional tienen discapacidad, por lo que hasta el momento se han manejado con estimaciones. El jefe de la Intendencia señaló que “eso también es un deber, una materia pendiente, porque muchas veces desde Movilidad nos planteamos algunos objetivos para mejorar y así surge la pregunta

casi inmediata: ¿tenemos una georreferenciación de las personas que tienen dicha necesidad? No la tenemos, mientras tanto estamos tomando medidas que vayan en el sentido de aumentar la accesibilidad”. Por su parte, el director nacional de Transporte concordó en que no hay datos a nivel país con los que se puedan manejar.

### Usuarios al poder

En la órbita de la Intendencia de Montevideo funciona el Consejo Consultivo del Transporte Colectivo Urbano. Es un ámbito de participación honorario, integrado por el director del Departamento de Movilidad, el director de la División Transporte, el presidente de la Comisión de Movilidad de la Junta Departamental, la titular de la Defensoría del Vecino, un representante de los trabajadores propuestos por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte y un representante de cada una de las empresas permisarias del transporte colectivo urbano de pasajeros (Coetc, Comesa, Cutcsa y UCOT). Del Consejo también participa un representante de los usuarios con discapacidad, gracias a eso se ha avanzado hacia la accesibilidad.

De hecho, en este Consejo es donde se ha denunciado y estudiado que varios ómnibus con rampa elevadora no funcionan. Inthamoussu detalló: “el grupo de trabajo está haciendo un relevamiento y los datos muestran que hay algunos problemas de funcionamiento en algunas unidades, estamos esperando a que terminen y nos den sus conclusiones”; y agregó: “si bien la unidad es accesible, teóricamente deja de serlo cuando un usuario la necesita y no puede utilizarla”. Asimismo, comentó que hay un grupo de trabajo de la Fundación Ricaldoni, de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República, que está investigando y haciendo proyectos para determinar cuál sería el mejor modelo de unidad de transporte. Según el jerarca, es muy importante contar con estudios avalados para tomar decisiones respaldadas por datos: “podemos tener nuestras opiniones pero hay que empezar a basarnos en la evidencia. Cuanto más basadas en esos estudios estén nuestras decisiones mejor, si no lo que sucede es que aplicamos

### Taxis y remises

**E**n Montevideo hay 3000 taxis circulando, pero actualmente hay 5 accesibles. El Plan de Accesibilidad prevé llegar a 20 unidades accesibles para fin de año. Hoy en día no hay remises accesibles en la capital.

una medida y después empieza un ida y vuelta de opiniones y cambios que deberíamos evitar”.

### Problema de ley

Para Martín, uno de los mayores problemas en cuanto a la accesibilidad está en que la Ley 18.651, de Protección Integral de Personas con Discapacidad, del año 2010, está aprobada pero no reglamentada. La ley no involucra directamente al MTOP, pero sí indica en el artículo 86 que las adaptaciones sugeridas deberán ser tenidas “especialmente en cuenta por el ministerio”. Según el jerarca, cuando se reglamente esta ley y se le otorgue el presupuesto correspondiente, la situación de accesibilidad va a mejorar. Por ejemplo, el texto señala que: “todas las empresas de transporte colectivo nacional terrestre de pasajeros están obligadas a transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en las condiciones que regulará la reglamentación”, por lo que hasta que la ley no se reglamente este beneficio no es aplicado.

Así las cosas, al hablar de beneficios económicos para el traslado de personas con discapacidad el MTOP solo cuenta con recursos para financiar 3000 órdenes de transporte al año que se distribuyen entre el Fondo Nacional de Recursos, el Ministerio de Salud Pública y el Ministerio de Defensa Nacional, en tanto es responsable de los hospitales Policial y Militar. Martín destacó: “a las personas que se tienen que realizar tratamientos se les otorgan órdenes de transporte para cubrir todas las veces que tengan necesidad de concurrir en el mes a la institución, además de cubrir el 50 % del valor de los viajes de su acompañante”. Consultado sobre si esta cantidad alcanza, el director aseguró que “sobra, al siguiente mes las instituciones siempre hacen devoluciones porque no se llegó a los cupos”.

### INFORME

#### DISCAPACIDAD INTELECTUAL Y TRANSPORTE COLECTIVO

## “Necesito que me den el asiento”

*Pablo González tiene 31 años y tiene síndrome de Down; vive con sus padres en el Cerro y trabaja en una empresa dedicada a la logística inteligente, llamada Celestics.*

**P**ara ir a trabajar, todos los días toma dos ómnibus: el 185 del Cerro hasta San Martín y allí otro hasta la calle Rafael Hortiguera, en el Cerrito, donde se ubica la empresa. Su horario laboral es de 10.00 a 14.00 y se encarga, junto a otros compañeros, del armado de pedidos.

“Yo siempre me manejo bien con el transporte, no necesito que la unidad sea accesible y en sí para mí es lo mismo cualquier ómnibus; lo que necesito es que me den el asiento”, cuenta Pablo a **rampa**.

Pablo tiene pase libre para el transporte colectivo con derecho a asiento, que todas las personas con discapacidad tienen derecho a tener. “A veces la gente discrimina o no tiene ganas de dar el asiento, pero la obligación de los guardas y choferes es conseguirnos un asiento; muchas veces no lo hacen”, explica Pablo.

Entre las cosas que cambiaría o mejoraría del transporte público, Pablo destaca el trato de los guardas y choferes hacia las personas con discapacidad, y apunta que los trabajadores deben conocer los derechos que tienen estas personas. Tam-



↑ Pablo Gonzalez: Autor: Revista Rampa.

bién mejoraría la frecuencia con la que pasan algunos ómnibus: “demoran horrible los ómnibus, de venir de mi casa hasta el trabajo se pasa una hora, y a veces llego unos minutos tarde por estas demoras”, concluye Pablo. ▲



# Montevideo sin barreras



↑ Autor: Comunicación Desarrollo Social. Daiana García.

Desde el lunes 3 al viernes 7 de diciembre se podrá recorrer la feria Montevideo sin Barreras en el atrio de la Intendencia de Montevideo, con exposiciones y venta de artesanías de más de 50 organizaciones integradas por personas con discapacidad.

Montevideo sin Barreras es una iniciativa organizada por la Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión de la IM, que se realiza en el marco del Mes de la Accesibilidad. La apertura de la muestra coincide con el Día Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad y con la Marcha por la Accesibilidad, que se realiza todos los años por la avenida

18 de Julio, desde la Universidad de la República hasta la explanada de la IM.

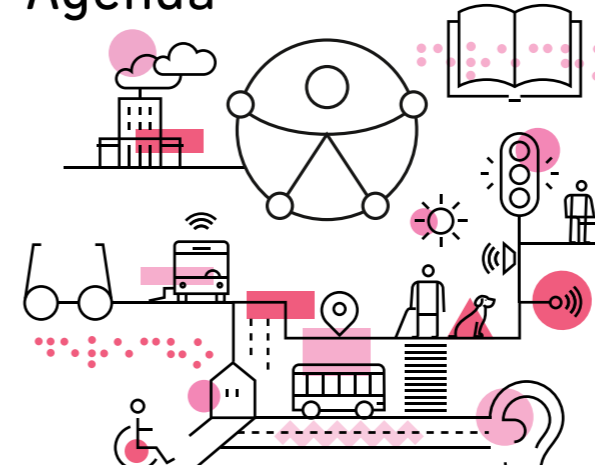
En la muestra, que se podrá visitar en el atrio de la Intendencia de 10.00 a 16.00, se exhibirán y venderán artesanías producidas por más de 50 colectivos de personas con discapacidad. Además habrá charlas, presentaciones y talleres gratuitos durante toda la semana.

El objetivo de este espacio es visibilizar el trabajo de las diferentes organizaciones e incentivar la participación de los colectivos de personas con discapacidad para posicionar a Montevideo como ciudad inclusiva. ▲

f t i @IMigualitario

Montevideo Iguaitario

## Mes de la accesibilidad Agenda



### Diciembre

- 1** 1/12 16:00 h  
**Bicis al Parque**  
Parque de la Amistad  
Colectivo "Liberá tu bici"/Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 3** 3 al 7/12 10:00 a 16:00 h  
**Feria Montevideo Sin Barreras**  
Atrio IM  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 3/12 10:00 a 12:00 h  
**Presentación de guía sobre educación inclusiva. Orientaciones para la comunicación**  
Aula Magna de la Facultad de Información Comunicación/Udelar  
Vos y Voz/apoya Unicef/Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 3/12 13:00 h  
**Presentación Campaña de Transporte Accesible**  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Coordinadora de Usuarios del Transporte Accesible

- 3/12 14:00 h  
**Presentación Juego "Barrio Accesible"**  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 3/12 15:00 h  
**Ajedrez para la Convivencia**  
Sector Taller (Atrio IM)  
Ministerio de Educación y Cultura-Centro N° 4 ANEP
- 3** 3/12 18:00 h  
**7ª Marcha por la Accesibilidad**  
Explanada UdelaR a Explanada IM  
Coordinadora Marcha por la Accesibilidad
- 3 al 7/12 10:00 a 16:00 h  
**Exposición Plástica**  
Atrio IM  
Escuela Roosevelt
- 4 al 7/12 10:00 a 16:00 h  
**El Parque de la Amistad en Montevideo Sin Barreras**  
Sector Taller (Atrio IM)  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 4/12 10:30 a 12:00 h  
**Origami-La Grulla**  
Sector Taller (Atrio IM)  
Bilú-Amaneceres
- 4/12 12:00 h  
**Presentación Centro de Referencia de Tecnologías para la Inclusión**  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 4/12 13:00 h  
**"Un lugar para aprender y jugar sin barreras" Presentación propuesta pedagógica Parque de la Amistad**  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión
- 4/12 14:30 h  
**Clase abierta de Lengua de Señas Uruguaya**  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Centro N° 4 ANEP-Cereso
- 4/12 17:00 h  
**Reconocimiento Deportista Ilustre Vanessa López Sorribas**  
Junta Departamental de Montevideo -25 de Mayo 629  
Junta Departamental de Montevideo
- 5** 5/12 10:00 a 12:00 h  
**Teatro del Oprimido**  
Sector Taller (Atrio IM)  
Espacio Candi-Ministerio del Interior



5/12  
13:00 h  
Taller de Carpintería y Pintura  
Sector Taller (Atrio IM)  
Nuestro Tiempo

5/12  
13:30 h  
S3NTIDOS-Experiencia de Inclusión Planos Hápticos-Entrega de Kits  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Fundación Telefónica-Gurises Unidos-El Abrojo

5/12  
14:30 h  
Insieme-Radio en Vivo  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Cottolengo Femenino Don Oriano

5/12  
14:30 h  
Hacelo y llevalo-Un Angel para tu Navidad  
Sector Taller (Atrio IM)  
ANIMOR

5/12  
15:30 h  
Presentación Cursos de Plenadi  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Plenadi

5/12  
17:00 h  
Entrega de reconocimiento San Felipe y Santiago a Carlos Caballero  
Junta Departamental de Montevideo  
Presidencia Junta Departamental de Montevideo

6/12  
10:30 h  
Taller de Música  
Sector Taller (Atrio IM)  
CEI

6/12  
11:30 h  
Presentación App Rampitauy  
Conversatorio (Atrio IM)  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión

6/12  
13:00 h  
Taller "Llévate tu pajarito"  
Sector Taller (Atrio IM)  
Arupiam

6/12  
14:00 h  
Mesa de intercambio sobre Empleo y Discapacidad-Mitos y Realidades  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Secretaría de Empleabilidad para la Inclusión IM

6/12  
18:00 a 20:00 h  
Taller abierto Danza en Tela Aérea Inclusiva  
Casa de la Filosofía (La Paz 1623)  
Grupo "Alas pa Volar"

7

7/12  
11:00 h  
Salud Mental en Clave de Inclusión  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Centro Nacional de Rehabilitación Psíquica Sur Palermo/I-CA/Caviglia/Federación de Familiares

7/12  
12:30 h  
Experiencias vinculadas al Empleo de Personas en situación de discapacidad  
Sector Conversatorio (Atrio IM)  
Fundación Bensadoun Laurent

7/12  
14:30 h  
Cierre de Montevideo Sin Barreras "Zapada Musical"  
Explanada de la IM  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión/Fundación Todos Hacemos Música

8/12  
10:00 h  
Inauguración Punto Accesible en Playa  
Playa Pocitos (Rambla Rep. del Perú y Pagola)  
División Turismo/División Espacios Públicos/Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión

8/12  
10:00 a 19:00 h  
8° Congreso de Familia de la Persona Sorda  
Local APPASU (Verdi 4111)  
Asociación de Padres de Personas Sordas del Uruguay (AP-PASU)

10/12  
10:00 h  
Charla/taller Discapacidad, Accesibilidad y DDHH en contexto de privación de libertad  
Unidad N° 1 Punta de Rieles (INR)  
Prodis/Instituto Nacional de Rehabilitación, Área Discapacidad Gobierno de Canelones/  
Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión Intendencia de Montevideo

11/12  
10:30 h  
Comunidad y Convivencia-Espacio Candi Abre sus puertas  
Espacio Candi (Minas 1219)  
Espacio Candi-Ministerio del Interior

11/12  
19:00 h  
Conversatorio sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad  
Centro Cultural Peñarol  
Junta Departamental de Montevideo

12/12  
15:00 a 18:00 h  
Coloquio sobre la Mirada de las Personas con Discapacidad en la programación de salas y Centros Culturales  
Teatro Florencio Sánchez  
Teatro Florencio Sánchez

13/12  
18:00 h  
Primer Encuentro Metropolitano "Construyendo lo común"  
Centro Cívico Costa Urbana  
Área Discapacidad del Gobierno de Canelones

8

8

10

11

12

13

5

6

6



## Redes sociales

**rampa** está en las redes sociales, donde esperamos interactuar con ustedes y recibir sus consultas y sugerencias.

Nos vemos en:



Facebook: Revista Rampa



Twitter: @Revista\_Rampa



## Suscripción

Si querés recibir **rampa** podés suscribirte a través de la página web de la Intendencia de Montevideo: <http://www.montevideo.gub.uy/formularios/suscripcion-a-revista-rampa> y recibirla por correo postal o electrónico.



## Información y orientación

La Intendencia de Montevideo ofrece información y orientación sobre todo tipo de discapacidad en un local ubicado en la terminal de ómnibus Tres Cruces, en la planta baja. Este servicio es prestado en coordinación con la Asociación Down del Uruguay. La atención al público es de lunes a viernes en el horario de 10.00 a 18.00.



## rampa

Participantes de la sexta Marcha por la Accesibilidad y la Inclusión, en 2017. Como todos los 3 de diciembre, las organizaciones sociales de personas con discapacidad convocan a transitar por la principal avenida de Montevideo en reclamo de accesibilidad y una sociedad más inclusiva. Este lunes 3 la invitación es a partir a las 19.00 de la explanada de la Universidad de la República y marchar hasta la explanada de la Intendencia de Montevideo. Autor: Comunicación Desarrollo Social. Daiana García.