

ACCEDER A LA JUSTICIA, PARA ACCEDER AL TRANSPORTE PÚBLICO

Arq. Silvia A. Coriat. Fundación Rumbos

Ponencia en el marco de la Jornada Acceso a la Justicia para Personas con Discapacidad. Organizada por ACD – BRITISH COUNCIL – REDI.
Buenos Aires, 29-11-2005.

En la Ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana, miles de personas, insumen a diario entre 1 y 5 hs, en extensos recorridos ida y vuelta en transporte público, vitales para su acceso a los lugares de trabajo u otros destinos.

Buenos Aires, concentra un intenso flujo de visitantes de todo el país, entre ellos numerosas personas con discapacidad cuya salud, rehabilitación y futuro, dependen, en gran medida, de su acceso a esta ciudad.

El poder viajar, y en qué condiciones, adquiere extraordinaria importancia, tanto para quienes vienen de diferentes localidades del país, como para quienes habitan en el Área Metropolitana de Buenos Aires, o en la propia Ciudad.

Los usuarios conocen los problemas que padecen al viajar. Desde comienzos del verano, en los horarios pico en que la gente viaja en tren, hacinada, a sus trabajos, son habituales los desmayos, incrementados desde que se modificó el diseño de las ventanillas, reduciéndose, de manera inconsulta, el área de ventilación,. Los órganos de contralor, aún detectando el peligro que dicha solución reviste ante una emergencia, no registran aquello que solo desde una escucha atenta al usuario, o desde la propia experiencia cotidiana se conoce.

Sin embargo, aunque en nombre de la participación ciudadana organismos de gobierno, por ejemplo, de la Ciudad de Buenos Aires, convocan a audiencias públicas para la colocación de placas conmemorativas en plazoletas construidas en espacios residuales; por decreto y sin mediar consulta pública alguna, se toman decisiones de consecuencias catastróficas en la vida de miles de niños, estudiantes y trabajadores con discapacidad, entorpeciendo e impidiendo de manera directa el desarrollo de sus proyectos de vida. Y en las pocas ocasiones que han habido audiencias, las opiniones no han sido tomadas en cuenta.

En el transporte público, se potencian mutuamente discapacidad y pobreza, poniéndose en juego dificultades de orden social, económico y funcional:

La imposibilidad de acceder físicamente a las unidades, violenta a los usuarios con discapacidad motriz, generándoles las siguientes “opciones”:

1. admitir mecanismos indignos de ingreso, de grave riesgo físico y psíquico.
2. desistir del viaje, renunciando al objetivo que lo generó, fuera éste de origen laboral, de estudio, de salud, u otro.
3. recurrir a taxis o remises.

La primera de estas “opciones”, y aún hay casos en los que ésta ni siquiera es posible, se convierte para muchas personas en lo habitual, ya sea para llegar a los lugares donde piden limosna, o de venta ambulante, o al hospital.

Se violenta su dignidad, arrastrándose, siendo cargados en andas por otros, debido a la inaccesibilidad del transporte. Estas personas son doblemente vulneradas, por la pobreza y la ausencia de equiparación de oportunidades.

La segunda “opción” – desistir del viaje – recluye en sus hogares a miles de personas, negándoles un presente y futuro de inserción social y perturbando gravemente a sus familias. La reclusión restringe y elimina posibilidades de formarse, superarse, contar con un oficio y jugar un rol útil y responsable en familia y en sociedad, condenando a niños, jóvenes y adultos potencialmente activos a ser una carga para la familia y para el Estado.

La tercera “opción” – usar taxi o remis -, inalcanzable para familias de escasos recursos, diezma el salario, y aún para quienes podrían afrontarla económicamente, impracticable, si se trata de la concurrencia diaria al trabajo o al estudio, quedando restringida a situaciones de excepción.

De hecho, Organismos de Gobierno que han querido concretar acciones positivas desde programas de trabajo transitorios de inclusión, culminaron eliminando de dichos programas a usuarios de sillas de ruedas, debido a la incompatibilidad entre el recurso económico previsto para las retribuciones y los costos de traslado desde sus hogares a los lugares de trabajo.

Similares situaciones de violencia vulneran a quienes cuentan con andar claudicante, con o sin bastones o muletas. El problema en estos casos no es de acceso, sino de riesgo, por la ausencia de soluciones a sus requerimientos en el interior del transporte. Y lo mismo respecto de las personas con discapacidad visual, por ausencia de un diseño estándar, obligándolos a descifrar palmo a palmo las características del espacio interior en cada colectivo.

O las personas con discapacidad auditiva, ante emergencias, cambios de horarios, o información general, anunciados sólo por medios sonoros

Consecuencias palpables

Los niños que nacieron al sancionarse la ley 24314/94 tienen ya 11 años de edad, y tenían 8 años cuando debieran haber contado con transporte accesible, de acuerdo a los plazos claramente establecidos en normativas vigentes.

Hoy denunciarnos que de los 700 niños con discapacidad motora, en condiciones de concurrir a escuelas comunes en la Ciudad de Buenos Aires, tan solo 36 pueden hacerlo. Una de las graves causas por las que tantos niños no están incluidos, es la ausencia de transporte accesible para llegar a las escasas escuelas a las que podrían ingresar (1 de cada 50), dado que las mismas se encuentran alejadas de sus hogares entre 10 y hasta 90 cuadras.

Siendo el transporte público componente esencial de la infraestructura urbana, el Estado tiene la obligación de garantizarlo en condiciones de equidad para todos los habitantes, sea desde su administración directa o desde su concesión a empresas privadas.

Sin embargo, acciones dilatorias de Poder Ejecutivo Nacional en complicidad con las empresas transportistas, han hecho caer en saco roto fallos del Poder Judicial.

La estructura monolítica de la Secretaría de Transporte, y su expresión en su Órgano de contralor, la CNRT, alejan posibilidades de intervención ciudadana y control efectivo de orden territorial, por parte de los habitantes locales y de quienes masivamente ingresan y egresan a diario, por ejemplo, a la Ciudad de Buenos Aires.

Hay canales habilitados y profusamente difundidos para reclamos en transporte y tienen una alta incidencia respecto a otros. Sin embargo, es escasa la litigiosidad y abrumador el grado de incumplimiento en materia de accesibilidad.

La magnitud y masividad de dichos reclamos revelan que estamos ante un problema estructural. A su vez, la implementación de simulacros de mecanismos de control estatal sobre las empresas prestatarias, tales como sanciones punitivas de valores irrisorios, garantiza la perpetuación de las condiciones de injusticia e impunidad.

La solución no pasa ni por atender a cada caso en particular, ni por imponer multas ficticias, sino por una política de estado que salvaguarde los derechos ciudadanos. Tal vez, el Poder Judicial pudiera obligar a tal definición con fallos que los generalice al conjunto de los medios de transporte y a favor de sus usuarios.

La Auditoría General de la Nación y el INADI, se han expedido entre diciembre de 2003 y septiembre de 2004, respecto a las conductas transgresivas de las empresas de transporte ferroviario, y las de transporte público automotor de pasajeros respectivamente. Sus dictámenes reflejan, tanto la gravedad de los hechos, como la inoperancia de los propios organismos del estado para revertirlas, aún ante evidencias constatadas y denunciadas por estos mismo organismos de contralor:

Respecto de la accesibilidad en los trenes, la AGN¹:

Se refiere a restricciones tales como el desnivel entre el piso del coche y el del andén estimado en unos 90 cm. generalizado a todo el sistema, a excepción de dos líneas.

De 96 estaciones de TBA, sólo 13 cuentan con algún grado de accesibilidad. Y de los coches: sólo 147 de los 383 han sido adaptados.

En la línea Roca, de 204 coches remolcados, han sido adaptados 28; y de los 184 coches eléctricos, sólo 2.

En la mayoría de las estaciones los Subterráneos, a cargo de Metrovías, no hay medios de elevación.

Estas transgresiones, forman parte de incumplimientos generalizados:

Las empresas no presentan programas de mantenimiento; no desarrollan tareas de carácter preventivo, y de no mediar obras de mayor envergadura, los planes de mejoras no alcanzarán a revertir el proceso de deterioro del sistema. Sin embargo, se registran reducciones en costos de mantenimiento y en personal.

La propia empresa TBA reconoce deterioros aduciendo la recesión económica, la devaluación del peso y los incumplimientos del Estado, circunstancias que desembocaron en octubre de 2002 en la declaración de la emergencia ferroviaria. (Cabe señalar que los patrones o promedios empresariales utilizados para el cálculo de sus gastos, no reflejan el proceso de concentración económica que se percibe en el sector)

Sin embargo, la Secretaría de Transporte aún no ha elaborado el nuevo Régimen de Penalidades.

Han pasado ya más de 3 años.

¹ Cabe citar los Informes de la Auditoría General de la Nación, realizados entre diciembre de 2003 y septiembre de 2004 por incumplimientos, según Resoluciones 201/2003; y 13, 14, 84, 104 y 144/2004, en los ámbitos de la CNRT y de las empresas: Transportes de Buenos Aires; Gral, San Martín; Belgrano Sur; General Roca; Ferrovía y Metrovías.

En consonancia con los incumplimientos de las empresas, la AGN ha detectado, por lo tanto graves falencias en el accionar de la Secretaría de Transporte.

Respecto del Órgano de Contralor (Cnrt):

Auto-limita sus atribuciones de control al sostener que no corresponde la aprobación de los programas de mantenimiento, incumpliendo con una de las acciones asignadas a la Gerencia de Concesiones Ferroviarias, desaprovechando un elemento contractual indispensable para evaluar las gestiones de los Concesionarios y convirtiendo la obligación de presentación en un mero hecho formal.

La periodicidad y el alcance de las inspecciones no resultan suficientes, y las deficiencias detectadas, se notifican en forma tardía al concesionario, o no se notifican.

La CNRT informa a la Secretaría de Transporte de un cumplimiento satisfactorio de los planes, cuando en realidad la empresa (MTV) no los ha presentado.

Con TBA y TMS, fue permisiva y no agotó las instancias contractuales para exigir su cumplimiento.

La AGN advirtió que dada la etapa de renegociaciones encaradas por el Gobierno Nacional, de no mediar un cambio en los lineamientos y en la actitud de los actores, deberán asumir plenamente los roles que les competen, a fin de que la situación deficitaria constatada no se transforme en irreversible. (Diciembre de 2003 y septiembre de 2004).

Aún no se han renegociado los contratos.

Respecto del autotransporte de pasajeros, el INADI:

A junio de 2003, de 9239 micros circulando en el Área Metropolitana del Gran Buenos Aires, sólo 1121 contaban con las adecuaciones para brindar accesibilidad.

De acuerdo a los cronogramas vigentes, deberían haber sido 4362, es decir, casi 4 veces más.

El INADI (Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo) dictamina:

1. que la Secretaría de Transporte ha violentado el principio de igualdad de oportunidades e incurrido en prácticas discriminatorias.
2. exhorta a la Secretaría de Transporte y a la CNRT a que cumplan con la legislación sobre accesibilidad
3. Aconseja se de intervención a la CONADIS y ONG de competencia en discapacidad, discriminación y derechos humanos.
4. Pone en conocimiento del Dictamen al Ministerio Público a los fines de instar su actividad ante lo que prima facie constituirían incumplimientos de funcionario público y una flagrante violación a los derechos humanos.
5. Pone en conocimiento a autoridades nacionales, entre ellas las Comisiones de transporte de Cámara de Diputados y Senadores, Defensorías de Nación y Ciudad de Buenos Aires, AGN y CNRT

Esta situación no se ha revertido.

Por último, rescato este texto del Documento presentado en esta Jornada:

“El tiempo que se pierde en decidir una determinada medida administrativa o judicial puede marcar la diferencia entre un niño rehabilitado y otro absolutamente desprotegido; entre un hombre o mujer insertos o excluidos de la sociedad; entre una vejez digna o una indigna.”

El Poder Judicial tiene la palabra.