



¡ADA en Vivo!

Episodio 72: Opciones de nueva para transportación y la Ley ADA

Fecha original del episodio: 4 de septiembre de 2019

Presentadores: Paul Simmons, Especialista de Información de la ADA- Centro de la ADA del Rocky Mountain y Geoffery Ames, Asesoría ejecutivo de la implementación de accesibilidad del Meeting the Challenge, Inc.

Anfitriona: Beth Harrison, Directora de Diseminación de Conocimiento para el Centro de la ADA del Sureste

Paul: Hola, me llamo Paul Simmons y trabajo en el Centro de la ADA del Rocky Mountain.

Geoff: Buenos días y yo soy Geoff Ames del Meeting the Challenge y estás escuchando a ¡ADA en Vivo!

Beth: ¡Buenos días! Bienvenidos a ADA en Vivo. Brindado por el Centro del Sureste para la ley sobre estadounidenses con discapacidades de ADA en Vivo del Instituto de Burton Blatt de la Universidad de Syracuse.

Hola a todos. Me llamo Beth Harrison y trabajo por el Centro de la ADA del Sureste. Antes que empezamos, quería informarles que puedan entregar sus dudas y preguntas sobre la Ley ADA en el formulario en el sitio web adalive.org.

Bienvenido de nueva, Paul y Geoff. Estamos contentos que ustedes están aquí con nosotros hoy. También estamos afortunados a contratar los intérpretes de la lengua de señas mejores del Colorado Springs, Colorado para asegurar que cumplimos los requisitos de la comunicación efectiva de la ADA. Además, queremos informar que los intérpretes de la lengua de señas no son solamente para la persona sorda. Ellos trabajan a ayudar todos a comunicar bien.

Paul y Geoff, sabemos que la falta del acceso a transportación se afecta todos los aspectos de la vida y es un indicador de la calidad de la vida y puede distinguir entre una vida inclusiva y una de insolación. Los dos métodos de transportación pública y privada son abarcados por el Título II de la Ley ADA de 1990 y por lo tanto la transportación pública debe ser accesible para individuos con discapacidades. Aunque, el cumplimiento que pertenece a la tecnología nueva para estar de acuerdo con la Ley ADA es un poco complicado. Antes que hablamos sobre las opciones nuevas de transportación, ¿puedes decirnos un poquito de historia sobre la realización de transportación accesible?

Geoff: Sí yo pienso que es difícil hablar sobre la historia de transportación y la Ley ADA y el acceso a transportación sin hablando sobre el movimiento crucial del movimiento de los derechos civiles que fue el 5 y 6 de julio de 1978 en Denver cuando la banda de 19 se llamaron después, encerraron dos autobuses de transporte público a las calles de Colfax y Broadway en el centro de Denver con sus sillas de ruedas y los bloquearon en protesta contra del uso de autobuses porque tenían el derecho igual a ocupar los autobuses de transporte público como el resto del mundo. Durante esa época, no fueron accesibles a las personas que usan sillas de ruedas porque no fueron equipados con ascensores ni tampoco rampas y muchas veces los individuos con discapacidad trataron a gatear los autobuses y jalaban sus sillas de ruedas al autobús. Fueron arrestados por entrando sin autorización y la solución ofrecida por la industria del tránsito y la American Public Transit Association fue esencialmente el uso de transportación separado e desigual por el uso de autobuses cortos cuales fueron disponibles casi nunca por un horario regular.

Por ejemplo, en Denver yo creo que tuvieron dos docenas de autobuses a servir la población entera de la región de Denver pues no eran una manera buena de transporte. Pues lo fue el transporte público durante ese tiempo y durante el mismo tiempo, estoy asegurado por alguien con discapacidad consiguiendo los taxis u otros servicios fueron casi imposible. Las historias de personas que usan perros guías sobre cómo fueron ignorados por los conductores de taxis porque fueron ciegos y no pueden ubicar donde estuvieron dejados por los conductores de taxis y otros datos no son mitos urbanos porque son eventos reales que ocurrieron y unas maneras es sobre lo que hablamos hoy es el camino de historia continuará mientras encontramos las alternativas de transportación que tenemos hoy.

Paul: Quiero añadir más información sobre el comentario de Geoff. **La Ley de Derechos Civiles de 1964** fue pasado y lo involucraron mucha gente, incluyendo personas con discapacidades. Ellos hicieron ilegal discriminar contra personas porque de su raíz,

color, religión, sexo u origen nacional. Aunque, nunca dijeron nada sobre las personas con discapacidad hasta que la Ley de Rehabilitación fue pasado en 1973 y lo solamente aplicó a las entidades fundados por subvenciones federales. Pues para cualquier entidad que recibe subvenciones federales fue ilegal por discriminar. No dice algo sobre el nivel estatal o local y después la Ley ADA fue pasado en 1990. Ese es un poquito de la historia.

Beth: Gracias por la historia breve. Es muy difícil a creer que esas cosas ocurrieron. En serio, estoy aquí en Kentucky y yo recuerdo un servicio separado de transportación porque la transportación pública no era disponible. Se parece que avancemos mucho en algunos respectos.

Cómo ya saben que muchas opciones nuevas de transportación aparecieron en los últimos años y uno es el uso de “comerciantes de la economía colaborativa” o “comerciantes de tercera parte.” ¿Cuáles son?

Paul: Bueno la economía colaborativa que también es los comerciantes de tercera parte lo cobra un rango de servicios. Muchos programas son disponibles y hay muchos ejemplos de esos como servicios de comida, de entrega, y de otros sectores. En esa situación, estamos enfocando sobre la transportación colaborativa como Uber y Lyft que están los líderes del sistema de los comerciantes de tercera parte. Ese es lo que es una economía colaborativa.

Geoff: Pienso que es importante a comprender que la economía colaborativa en relación a los socios de Uber y Lyft y en muchas maneras tratan a alejarse desde el proceso de ser considerados tan organizaciones de transportación.

Uber insiste con fuerza que es solamente una plataforma por conocidos. El otro día un conductor de Lyft me explicó que se ve tan un cliente de Lyft y que yo soy un cliente de Lyft y lo que está haciendo es conectándose y él para que yo puedo conseguir un aventón a un lugar. Hay mucha confusión. Vamos hablar sobre si los conductores son considerados tan empleados o contratados y eso fue algo que era esencialmente nueva por mí. La conversación que tuve con el conductor el otro día en que me dijo que no soy un empleado ni un contratado, soy un cliente. La realidad es que recibe sueldo para ser así por su organización se me pone curioso sobre la definición, pero ya ve que es un tema muy complicado y muy difícil a conectar a los requisitos de la ADA.

Paul: Especialmente cuando el Título II de la ADA abarca los programas gubernamentales. En el pasado, la transportación pública fue realizado por los

gobiernos locales y estatales. Hoy en día con el advenio de Uber y Lyft cuales son empresas privadas pues están de acuerdo con Título III de la ADA en este caso. Pues es donde la confusión empieza.

Geoff: Sí esa es un poquito de la confusión, aunque el Departamento de Transportación que típicamente abarca las entidades de Título II y las organizaciones como mencionados como abarcan los servicios de taxi y los parecidos pues lo es un tipo abarcado por Título III cuando el asunto es un lugar de acomodación pública que no se puede discriminar sobre la base de discapacidad en la provisión de productos y servicios.

Beth: Pues alguna de la confusión venga porque no estamos seguros lo que llamar ellos. ¿Ellos son partes de la transportación o son los clientes? O sea, casi como si las opciones estén cambiando tan rápidos en algunas maneras. Una de las otras preguntas que tengo es ¿Cuáles son algunos de los puntos buenos y malos de utilizando un comerciante de tercera parte para personas con discapacidades?

Paul: Bueno, tan una persona sorda en el pasado, especialmente cuando yo estaba en una ciudad grande, por ejemplo, yo no podía llamar un taxi porque no pude hablar y ni tampoco pude comunicar al conductor el lugar que yo quisiera ir.

Ahorita con las opciones de Uber y Lyft, puedo usar mi teléfono inteligente. Y yo abro la app, pongo el lugar que quiero ir y ya llegó mi aventón con facilidad. Lo hubo una experiencia positiva por personas con discapacidad como yo que desean ser independientes. No tengo que esperar para otra gente porque soy autosuficiente. Ordeno Uber muchas veces. Tuve tres conductores que tienen impedimentos de movilidad pues es bueno para personas con discapacidades y es necesario porque ya es difícil para individuos con discapacidad a conseguir empleo.

Geoff: Es un poquito irónico que Paul encontró conductores que tienen impedimentos de movilidad que están afortunados que tienen un trabajo con Uber o Lyft.

Al contrario, muchas veces personas con impedimentos especiales de movilidad que utilizan aparatos de movilidad como sillas de ruedas o si usen aparatos muy grandes que pesan mucho, simplemente ellos no pueden ser transferidos a una silla y se guarda el aparato en la cajuela del vehículo. El número de vehículos accesibles tan un porcentaje de los vehículos disponibles por los servicios de rideshare es muy poco. El acceso a transportación es un desafío para gente con esos tipos de discapacidades.

Tuve una conversación muy interesante el otro día con un amigo que es ciego y le conté una situación en que yo estuve y le pregunté como ella hubiera tratado.

Lo ocurrió en el aeropuerto de O'Hare en Chicago y estuve consiguiendo un Lyft por un aventón a ir a los suburbios. Llamé un Lyft y la app me dijo a ir a la zona de recogida por rideshare por la seña negra en el piso alto. Primero, yo nunca salí el aeropuerto O'Hare en esa manera pues yo estaba investigando donde tengo irse. Tuve devolver al terminal y seguí todas las señas a la transportación terrestre antes que yo pedí por un aventón. Descubrí que yo estoy en el lugar incorrecto. Tengo que reentrar el aeropuerto y buscar por la escalera mecánica ir al segundo piso y caminar 200 metros en la acera a donde está la zona de recogida y hay una seña allí que una persona que tiene visión puede ver con claridad. Es noche y es oscuro y hay docenas de coches llegando con sus luces brillando, personas parando allí, todo el mundo está esperando para su aventón, gente corriendo a sus coches porque es una distancia de 2 o 3 carros desde del encintado y estén abordando. Estoy pensando si yo fuera ciego, ¿Cómo yo voy a determinar cuál es mi coche? Ya todavía es difícil por una persona vidente cuando está viendo solamente las luces brillando en sus ojos porque no se puede leer los números de placas ni el color de los vehículos ni averiguar cuál es cual. Le dije ¿Cómo lo haces? Ella me dijo, <<Básicamente, espero que estoy parando ahí con mi bastón blanco y que alguien que sabe que estoy ciega va a verme y saber que es yo.>> Bueno, probadamente lo que es una de las situaciones peores, pero siempre hay una situación en que una persona ciega está tratando ubicar la conexión con su aventón. Aún a veces en para-transito que es un servicio público- muchas veces un autobús de para-transito llega a la sección del estacionamiento de un complejo de departamentos. Para alguien que es ceguera, se depende del sonido del vehículo o el conductor y si el vehículo está al otro parte del estacionamiento y si el conductor no sabía dónde a buscarle, no podían ubicar su vehículo. Pues hay muchos problemas que vengan para personas con discapacidades en términos del acceso a los servicios. Pero sí una persona ciega puede hacer lo mismo que Paul haga. Ellos pueden pre-ordenar un aventón y ponen la dirección de donde querían ir. Pero cuando consideras algunos de los desafíos que vienen, yo sé que hubo veces cuando personas no están recogidos por alguien que no es su conductor actual y siguieron consecuencias graves de esos eventos. Para alguien que es ciego, tiene un nivel muy alto de confianza que es necesaria a obtener ese tipo de servicio.

Beth: Por supuesto hay muchos problemas en términos de lo que es bueno y lo que es malo y hablaste sobre muchos de los puntos. No pensé sobre el aspecto de empleo para personas con impedimentos móviles y tampoco sobre la dificultad de tal vez haciendo la conexión cuando ordenó el aventón. Gracias por compartiendo esos

puntos. ¿Qué tal los carros de auto manejan? Es algo que me interesa mucho y pienso que otros son muy interesados también. ¿Cuáles afectos tengan para los individuos con discapacidad y para los temas del cumplimiento con la ADA?

Geoff: Yo quiero ser muy optimista sobre las posibilidades futuras porque la tecnología ya hace cosas increíbles. Pero también yo pienso que la tecnología ha ignorado las necesidades de gente con discapacidad mientras la compensó para las barreras que ya están presentes. El ejemplo típico es el advenimiento de Windows y la interfaz de usuario gráfico en las computadoras en las 90s. Hubo algo que se llama un ambiente con un sistema que operaba por discos con texto en muchos sectores de computación en que muchas personas ciegas trabajan y tenían acceso bueno y el siguiente día llegaron al trabajo y les dijeron, <<les actualizamos a Windows.>> Yo simplemente hago clic a los iconos en la pantalla y para alguien que es ciego... le dijo esencialmente que no puedes usar tu computadora nada más. Además, la tecnología se puede llevar personas a lugares mejores, pero también se puede ellos afuera de las cosas que necesitan hacer.

Mi meta y mi esperanza es mientras los vehículos que auto manejan están estrenados es que tenemos legislación que requiere cada uno ser accesible enteramente, como la habilidad de embarque plano para personas que utilizan aparatos de movilidad y tener métodos de realizando la comunicación efectiva para personas ciegas, personas sordas y personas sordomudas y para gente que tiene una dificultad de hablar para que pueden comunicar exactamente donde quieren ir y llegar a donde vayan. Por lo menos, la habilidad de proveyendo vehículos en tiempos y lugares mientras estamos recaudando información y data sobre donde personas viajan y cuando viajan. Yo pienso la habilidad a tener una red de vehículos que auto manejan sería un mejoramiento bastante. Sabes que los seres humanos no querían quedar esperando en un lugar cierto a un tiempo fijado por el aventón único que van a recoger por allí, al contrario, puedes desplegar vehículos que auto manejan a esos lugares y tener ellos esperando por los aventones cuando llegan y pienso lo sería muy importante en los partes rurales del país. Quedo muy optimista. También estoy seguro que hay unas desventajas y pienso, aunque unos son conceptos generales que tenemos y las intenciones de la ADA que no permiten la discriminación. La mayoría de la implementación de la Ley ADA es directamente desde los requisitos regulatorios. Examinamos el acceso físico, los estándares arquitectónicos por el acceso y hablamos sobre la inclinación de una rampa o la medida del ancho de una puerta, pero en este momento, solamente tenemos unos consejos vagos cuales son reconocidos tan métodos mejores. Tal vez, no tenemos reglas que son blancos y negros que informar gente sobre lo que tienen hacer al nivel mínimo para abrir el acceso digital a todos con discapacidades y cada vez el mundo tecnológico cambia, cada actualización y cada

cambio en la tecnología presenta problemas nuevos, cosas que mejoran los característicos para alguien que tiene visión y para el otro que puede oír, pero es posible que lo crea barreras para personas que no tiene visión ni el oído.

Beth: Bueno, es mucha información. Y tú cobraste la tecnología de vehículos que auto manejan en la discusión grande sobre el acceso a tecnología para personas con discapacidades pues es mucho para los pensamientos. En términos del cumplimiento con la ADA y donde ahí vamos. Los escuchadores de ¡ADA en Vivo! si tengan preguntas sobre el sujeto de ese mes o los otros sujetos mensuales, puedan llamar el número 404-541-9001 o mandarnos un mensaje por nuestro sitio web www.adalive.org. Vamos hacer una pausa.

El Centro de la ADA del Rocky Mountain es un miembro de la Red Nacional de la ADA de los Estados Unidos y su misión es proveer información, consejo y entrenamiento sobre la Ley sobre estadounidenses con discapacidades diario para servir las necesidades de personas y organizaciones en Colorado, Montana, Dakota del Norte, Dakota del Sur, Utah y Wyoming. Su visión es brindar la implementación de la ADA y lo logran por realizando talleres, materiales de asistencia técnica, desarrollo e investigaciones. Puedes aprender más sobre el trabajo importante del Centro del Rocky Mountain de la ADA en su sitio web www.RockyMountainADACenter.org.

Meeting the Challenge (M.T.C.) es una organización nacional que provee asesorías a individuos y organizaciones que tienen derechos y responsabilidades ser cumplidos con leyes federales sobre la discapacidad. M.T.C. tiene recursos amplios de conocimiento y redes de socios para proveer clientes con soluciones a resolver los desafíos del cumplimiento con las leyes sobre la discapacidad y ampliar el acceso para personas con discapacidad. Meeting the Challenge ofrece una variedad de servicios para ayudar empresas o edificios estar de acuerdo con la Ley ADA- incluyendo auto diagnósticos y planes de transición, auditorías de accesibilidad, revisas de propuestas arquitectónicas, auditorías de accesibilidad web, entrenamiento y consultas. Puedes descubrir más sobre el trabajo importante al mtcaccessibility.com.

Beth: Con los tiempos cambiando rápidamente en los aspectos de transportación, ¿cómo estamos actualizando los requisitos de accesibilidad? ¿Cómo sabemos dónde a empezar?

Geoff: Bueno, primero hay una división grande entre la realidad de cómo provee la transportación hoy en día y en la manera que los requisitos fueron escritos.

Fundamente, pienso que los conceptos que desarrolló los medios de transportación pública en los 90s ya nos seguía a una ciénaga en términos de cómo realiza los servicios de transportación pública y los problemas con rideshare y transportación privada. Históricamente, el Departamento de Transportación ha retrasado en la realización de transportación por los medios de transporte público específico que es similar al autobús de Greyhound y los servicios similares como hay un servicio privado para autobuses. La mayoría de tránsito para un barrio pobre que es disponible por autobús que es afuera del modelo para tránsito y esos tipos de servicios no fueron requeridos ser accesible por mucho tiempo.

Los problemas grandes en términos de las regulaciones de la ADA y transportación accesible son basados de las reglas de adquisición que fueron escritos en las regulaciones. A determinar cuándo, dónde y porque para cuantos vehículos accesibles los proveedores diferentes de transportación necesitan comprar es realmente el estándar para que si tengamos vehículos accesibles para todos que necesitan un vehículo accesible. Es un lado de la situación. Es obvio para gente que usa sillas de ruedas o especialmente, ellos que usan sillas de ruedas y scooters para discapacitados que la falta de vehículos accesibles es tal vez la barrera más grande en términos de utilizando cualquier sistema de transportación pues es un factor bastante.

Además, sobre los otros aspectos de que hablamos sobre los servicios de rideshare lo más parecida que tenemos tan las regulaciones que cobran los servicios de rideshare son las para servicios de taxi. La mayoría de que es escrito allí es sobre cuales vehículos necesitan ser comprados por la base del número de pasajeros que un vehículo encarga, no importa si alguien compra una camioneta o algo más grande de un vehículo estándar para pasajeros. Hay un componente igual al estándar de servicio que requiere las entidades proveer acceso, aunque no son los dueños del vehículo o no tienen los conductores proveer el servicio igual por los subcontratados u otros empleados. Esos problemas son muy complicados y pienso que tenemos discutir que las compañías típicas de taxi no son muy buenos en realizando un nivel excelente de servicio al cliente para personas con discapacidad. Ahora tenemos el tema de rideshare y como mencioné antes si los conductores piensan de ellos mismos tan clientes del sistema o si Uber considera sus conductores tan contratados y no son tan empleados, entonces ellos no pueden dirigir una cuota exacta. Obviamente, si un conductor individual que tiene su propio vehículo no puede ser obligado en acuerdo con las regulaciones actualizadas a comprar un vehículo accesible pues la única esperanza es ir a Uber o Lyft y convencerlos a proveer un porcentaje cierto de vehículos accesibles. Lo que va a requerir mucha litigación. Los tribunales necesitan hacer decisiones particulares. Ser honesto yo creo hasta que escribimos unas leyes nuevas y

realmente poner algunas regulaciones específicas sobre cómo y dónde esos tipos de servicios son requeridos a proveer un vehículo accesible y lo haga muy claro a los conductores que tienen la obligación que no discriminan. Aunque si ellos son individuos privados que gestionan una empresa o empleados de un servicio de rideshare; al contrario, ellos se ven ellos mismos al punto en que recogen alguien y entran el carro ellos están brindando un servicio de transportación. Yo creo que es muy claro en la intención de la ADA que el Congreso no tenía la intención para personas que tienen un negocio que provee transportación que puedan discriminar las personas con discapacidades. No importa si tienen un coche o 100 000 carros. Pero yo pienso que va a necesitar el Congreso y los tribunales a tomar una posición fuerte durante esa época y darse cuenta que no estamos en el siglo XX hoy en día y ya avancemos mucho en la calle de tecnología y otros conceptos que necesitamos revisar.

Beth: Se parece que hay muchos niveles en ese concepto de los comerciantes de transportación nueva y como serán o no serán cumplidos con la Ley ADA.

Vamos a cambiar el tema. ¿Qué parece sobre las apps celulares para que los servicios rideshare serán accesibles? ¿Hay algo específico que puedes decir sobre las apps celulares diseñados para los servicios rideshare?

Paul: La Ley ADA no dirige directamente ni requiere que las apps celulares necesitan tener la accesibilidad, pero la Sección 255 de la Ley de Telecomunicación de 1996 requiere que los productos y servicios comunicativos son accesibles para personas con discapacidades. Por lo menos, la accesibilidad del servicio necesita ser cumplido con facilidad, lo significa que necesita brindar algo sin mucho dificultad o costo. De una perspectiva personal, yo vi unas modificaciones y provisiones que no son de acuerdo con la Ley ADA. Adicionalmente, estoy preocupado porque veo más tecnología que es enfocado sobre la activación por voz y audio. Por ejemplo, si una persona sorda usa la lengua de señas comunicarse o si una persona que tiene la dificultad hablar quiere utilizar la aplicación, ¿Cómo ellos tienen el acceso? No estoy segura sobre qué tipo de remido tienen que es disponible para personas que tienen las dificultades a oír o hablar cuando están utilizando las apps que requieren la activación por voz.

Beth: Sabes que es casi como si estemos muy dependientes de las aplicaciones celulares hoy en día y será muy interesante a ver dónde vaya la accesibilidad para personas con discapacidades. Geoff y Paul, ¿en dónde ven nosotros en el futuro de las opciones nuevas de transportación?

Paul: Yo pienso que el mundo del futuro será más accesible para todos. Aunque, con la actualización de la médica tecnología nueva y como estamos buscando para una sana por una diversidad de gente con discapacidad. Yo quiero saber si los requisitos de la accesibilidad son importantes.

Geoff: Paul no estoy seguro si tú quieres oír. Yo sé que mucha gente en la cultura de sordos que no quieren oír.

Paul: No y tienes razón.

Geoff: Lo que yo veo es que estamos construyendo cosas con fallos para algunas personas. Cuando vemos la historia, 100 años antes nadie pensó sobre como las escaleras que siguen al juzgado son unas barreras a algunos miembros de la sociedad. Reducimos ese tipo de gente. Los consideramos tan menos de seres humanos, yo averigüe. Cuando yo lo considero desde la perspectiva de hoy, espero que somos más compasivas como debemos decir y que hubo una percepción que dijo que algunas personas tienen defectos y por lo menos, no deben tener el acceso. No fue nuestro problema a proveerlos con acceso. Pienso que hoy en día tenemos que mirarlo y decir no, ese modelo es incorrecto por todos los modos. Así son las cosas defectos que construimos. Necesitamos construir edificios nuevos que son accesibles para todos. Necesitamos proveer nuevos vehículos que son accesibles a todos y también necesitamos proveer tecnología que es accesible a todos desde el principio. Trabajo con gente y en la industria de tecnología, diseño de sitio web y creando aplicaciones. Es más fácil a considerar la accesibilidad tan una de las claves desde la primera fase antes que empiezas. Por ejemplo, decides cuál es tu diagrama de diseño cuando estás pensando sobre el aspecto de accesibilidad si estás construyendo un edificio o un sitio web. Hay que construirlo desde el suelo al punto más arriba y es lo que espero vemos en el futuro. Vamos a ver es que tú no sabes que no lo piensas sobre muchas cosas además de cómo es ese individuo pueda cerrar el hueco entre lo que construyamos y la necesidad tener acceso. Necesitamos saber sobre cómo vamos a cerrar el hueco para gente y hacerlo accesible para todo el mundo.

Paul: Sí y en adición a lo que mencionamos, espero para un mundo sin barreras. Uno en que el Diseño Universal es normal y no hay un debate. No hay controversias sobre lo que debes hacer y lo que no debes hacer. Lo es y no lo es accesible. Estoy emocionado por un mundo sin barreras y es lo que todos deben lograr por.

Geoff: En realidad será desafíos en ese asunto.

Paul: ¡Claro que sí!

Geoff: Nos gustaría tener un futuro utópico en que reparamos todo por todo el mundo.

Paul: (risa) ¡Sí!

Geoff: Yo sé que muchas de las cosas que yo miro en donde estamos haciendo algo más accesible para alguien con una limitación, nosotros en el proceso creamos una barrera por otra persona. El ejemplo típico es cuando teníamos un mundo llenado de curvas a cada intersección de calles para alguien que utiliza un bastón blanco fue muy claro cuando bajó de la curva a la calle, pero no hubo muy accesible por personas que utilizan sillas de ruedas. Pues cuando instalamos la curva y ponemos una rampa allí, de una vez la delineación clara de donde la acera termina y donde la calle empieza ya no está para alguien que es ciego. Pues cuando necesitamos, inventamos esos aparatos que se llaman indicadores táctiles para que ellos pueden ubicarse en la curva. Pero en muchas maneras, siempre tenemos ser pensativos y pensar en la totalidad de 360° para cada habilidad. Lo que hacemos para uno no necesariamente funciona por el otro.

Beth: Gracias, Paul y Geoff. Geoff, también yo entendí sus problemas con Echo o Alexa. A veces ella escucha y a veces no te escucha. Paul, me gusta mucho tu presentación sobre cómo el Diseño Universal podría ayudar a disminuir los problemas que hemos hablado. Casi ya acabamos el tiempo, Geoff y Paul, ¿qué más les gustaría compartir con nosotros?

Geoff: Gracias por darnos la oportunidad a charlar sobre lo. Pienso que es muy importante para nosotros a preguntar esas cuestiones en el futuro para que entendemos que hará desafíos con las tecnologías nuevas que llegan. No importa si es rideshare, VRBOs o Alexa. Lo que estamos viendo con la tecnología es que necesitamos darnos cuenta y ser muy conscientes de las consecuencias en los lugares en que pensamos que estamos haciendo algo mejor para una persona en la sociedad, pero es creando una barrera por alguien en nuestra sociedad y lo requiere nosotros ser más diligentes y conscientes de lo que pasa y preguntar las cuestiones e informar los diseñadores de los productos nuevos que tienen servir todos.

Paul: Sí y también me gustaría agradecer los intérpretes de la lengua de señas que lo hicieron accesible para todos. Lo hace una diferencia fuerte.

Geoff: Sí. Es maravilloso que Paul y yo podemos trabajar juntos así. Sin los intérpretes, lo sería muy difícil.

Beth: Absolutamente. Gracias a los ambos intérpretes y gracias a Paul y Geoff. Nuestros huéspedes fueron Geoff Ames, Asesoría ejecutivo de la implementación de accesibilidad del Meeting the Challenge, Inc. Y Paul Simmons, Especialista de Información de la ADA- Centro de la ADA del Rocky Mountain. ¡Como siempre, les agradecemos por estar aquí con nosotros en ADA en Vivo!

RENUNCIA DE RESPONSABILIDAD

Las frases del correo electrónico, publicación, carta, asistencia técnica o video fueron escritas en asociación con el Instituto de Burton Blatt de la Universidad de Syracuse con fondos recibidos por el Centro de la ADA del Sureste con la subvención número #90DP0090-01-00 fundado por el Instituto Nacional de Discapacidad, Vida Independiente e Investigación de Rehabilitación (NIDILRR) que es una parte de la Administración para la Vida Comunitaria (ACL)- Departamento de Salud y Servicios Humanos (HHS). El Centro de la ADA del Sureste es un proyecto del Instituto de Burton Blatt de la Universidad de Syracuse. Los contenidos no representan necesariamente la política de NIDILRR, ACL, HHS y usted no debe asumir el endoso del Gobierno Federal. La información, materiales y/o asistencia técnica están proveídos solamente tan consejo informal por el Centro de la ADA del Sureste sobre la ley sobre estadounidenses con discapacidades (la ADA) y tampoco no son una determinación de sus derechos ni responsabilidades legales en acuerdo con la Ley ADA ni carga la respalda de las agencias que ejecutar la Ley ADA. El Centro de la ADA del Sureste no garantiza la actualización del contenido adentro. Además, para proveer asistencia técnica efectivamente a todos los individuos y entidades cobrados por la Ley ADA, el NIDILRR requiere que el Centro de la ADA del Sureste asegura en confianza la confidencialidad de comunicación entre ello cobrado y el centro. Todas las ligas a información que no pertenece al centro, está dado tan una cortesía y no mantiene la intención ni constituir la respalda de las ligas informativas ni la accesibilidad. NIDILRR no carga la responsabilidad a ejecutar la Ley ADA. Para más información, favor contactar el Centro de la ADA del Sureste por su sitio de web adasoutheast.org o por teléfono 1-800-949-4232 (voz) o 404-541-9001 (voz).