Braille Monitor

Volumen 54, Número 6

Junio, 2011

Gary Wunder, Redactor

Puede ver las fotos en HTML en su navegador

[LEYENDA DE LA FOTO: Debbie Kent Stein]

<http://www.nfb.org/images/nfb/Publications/bm/bm11/bm1106/bm110602.htm>

Sujetemos la Campanita al Cuello del GatoTop of Form, El largo camino hacia la aprobación de la Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal  
                            por Deborah Kent Stein  
  
Nota del redactor: El nombre Debbie Kent Stein se asocia a muchas cosas. Es una escritora profesional, una líder en la Federación de Illinois, una ganadora del Premio Doctor Jacob Bolotin, y la persona que está más estrechamente vinculada con el reconocimiento de los peligros planteados por los coches silenciosos. Comenzando con una experiencia de primera mano en el 2003, que la convenció de que los ciegos enfrentaban un cambio en el mundo que podría amenazar nuestra movilidad independiente e incluso una amenaza mortal para nosotros, ha sido una de nuestras más articuladas portavoces. Su trabajo como directora del comité para el automóvil y la seguridad de los peatones ha requerido que se encargue de muchos roles. Ha tenido que ser una profeta en el desierto, gritando el mensaje, que las diversas audiencias que ha tenido que abordar, eran reacias a escuchar, y mucho menos a abrazar.  
Personas ciegas, no gustaban que se les dijera que algunos coches eran demasiado silenciosos para oír.  
Ser fastidiados por personas ciegas descontentas era lo último que las empresas de automóbiles deseaban, a medida que se creaba la próxima generación de vehículos, pasando de tradicionales motores de combustión interna a algo que podría hacer un mejor uso de combustible, generar menos contaminación, y satisfacer la exigencia de un coche cada vez más silencioso. Los grupos ambientalistas se enfadaron ante la idea de que alguien podría objetar a una generación de automóviles que intentaban hacer frente a muchas de sus preocupaciones. Debbie tenía que ser una organizadora de conferencia, negociadora, y una edificadora de puentes entre las organizaciones que competían por las ventas, la membrecía, y la influencia gubernamental. Pero por todo el trabajo de alto nivel que su trabajo conllevaba, el trabajo más impresionante de Debbie requería el manejo de seguimiento, y asegurarse de que esta cuestión incómoda y difícil no se colocara en un segundo plano. Sabía que el problema no se iría, y le avisó a todos los involucrados, a su manera, cortés pero firme, que ella no se iba a ir tampoco. Esto es lo que Debbie tiene que decir acerca del viaje de los ciegos para garantizar el paso seguro en las calles de las más pequeñas ciudades, o de la ciudad más grande.  
  
En la tarde del 4 de enero del 2011, una oleada de correos electrónicos con ansiedad cayó en mi bandeja de entrada. ¿Había oído alguna noticia? ¿Estaba segura de que el proyecto de ley llegó a la oficina del presidente? ¿Cuánto tiempo le quedaba para hacer su decisión? ¿Suponga que ocurrió lo impensable-Suponga que se negó a firmar, o simplemente se perdió el proyecto de ley en medio de sus otras prioridades?  
      Al final, cuando era casi la medianoche, recibí un mensaje triunfal de Jesse Hartle de la Oficina de Asuntos Gubernamentales de la Federación. Sólo cuarenta y cinco minutos antes, el presidente Barack Obama había firmado S. 841, la Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal. El proyecto de ley que la Federación había patrocinado y alimentado durante los últimos tres años era ahora la ley del país.  
La Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal, por lo general, conocida por los Federacionistas como el Proyecto de Ley de los Coches Silenciosos, surgió de nuestra comprensión de que los vehículos híbridos funcionan casi en silencio cuando están en modo eléctrico. Como personas ciegas, viajamos de forma segura e independiente escuchando los sonidos de tráfico. Con cerca de "vehículos furtivamente"silenciosos en el camino en mayor número cada año, nuestra seguridad e independencia estaban en peligro.

La Ley de Mejora de la seguridad peatonal, no va a resolver el problema de la noche a la mañana. Otorga a la administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, National Highway Traffic Safety Administration, (NHTSA) treinta y seis meses para determinar un nivel de sonido que le dará a los peatones ciegos, y a los peatones en general, alerta amplia de la aproximación de un vehículo híbrido o eléctrico, a fín de establecer normas para la industria de fabricación de automóviles. Los fabricantes tendrán entonces tres años para lograr el pleno cumplimiento de la normativa de la administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA. Será para el año 2017 antes de que todos los coches nuevos híbridos y eléctricos vendidos en los Estados Unidos cumplan el estándar de seguridad basado en la audibilidad. (No hay ningún requisito para que vehículos existentes sean adaptados.) Sin embargo, hay inteligencia en proceder con cuidado. Una vez que las reglas estén en su lugar, vamos a vivir con ellas durante mucho tiempo. Debemos estar seguros de que la solución cumple verdaderamente con nuestras necesidades.

La aprobación de S. 841 es el resultado de los esfuerzos conjuntos de Federacionistas en todo el país. Es un ejemplo brillante de lo que podemos lograr cuando trabajamos juntos. Al igual que una bola de nieve, nuestro esfuerzo fué creciendo y amplificándose hasta que obtuvo un impulso imparable. Y, al igual que una bola de nieve, comenzó débil y pequeño. Cuando miro hacia atrás en los acontecimientos que llevaron a Esa noche, recuerdo la forma en que comenzó todo, y el largo viaje que finalmente nos llevó a la firma de nuestro proyecto de ley el 4 de enero, el vigésimo segundo cumpleaños de Luis Braille.

Hace treinta años leí que los desarrolladores habían construido el primer vehículo todo eléctrico, el coche que funciona de manera limpia, y que nos libraría de nuestra dependencia de los combustibles fósiles. La noticia parecía maravillosa para mí hasta que había escuchado que los coches eléctricos nuevos serían completamente silenciosos. Recuerdo hablar con algunos amigos ciegos sobre el peligro que estos vehículos supondrían ser para nosotros. Me aseguraron que no teníamos ninguna necesidad de preocuparnos. Los fabricantes no serían tan tontos como para poner los coches silenciosos en la carretera. Sin duda, agregarían una advertencia de sonido de algún tipo para que podamos oír los coches que vienen.

Durante las décadas que siguieron, no pensé mucho más en coches silenciosos. Entonces, en una mañana de noviembre del 2003, un amigo de la familia vino de visita. Él estacionó su nuevo Toyota Prius en el frente de la casa. "Este está en completo silencio cuando está funcionando en la batería", explicó. "No es broma, no se oye nada."

Yo tenía una gran confianza en mi capacidad para escuchar y discernir. No podía imaginar, un coche tan silencioso que no lo escuchara. Me decidí ponerlo a prueba. He contado este relato muchas veces, y con frecuencia ha sido repetido por otros.

 En la historia del Proyecto de Ley de los Coches Silenciosos, casi se ha tomado en el rango de leyenda. Me paré en la acera y escuché como nuestro amigo se subía en el asiento del conductor y cerraba la puerta. Esperé oír, el zumbido a la vida, del Prius y luego seguir adelante. Había oído la charla de los gorriones; el distante ruido de una sopladora de hojas; y, después de un minuto o dos, la apertura de la puerta del coche.

"¿Cuándo vas a empezar?" Le pregunté.

"Yo empecé," nuestro amigo respondió. "Manejé hasta el final de la cuadra, y luego pasé por en frente de ti otra vez." Sentí una sensación fría de terror. Pensé, tenemos un problema real.

Es evidente que mis amigos y yo fuimos ingenuos años atrás, cuando decidimos que era impensable que los vehículos silenciosos algún día se deslizarían por nuestras calles. La industria automotriz no había considerado nuestras necesidades y nuestra seguridad. Lo impensable era ya una realidad. Mi mente dio un salto adelante hacia un mundo donde las personas ciegas serían prisioneras en sus casas, sin poder viajar a la escuela, al trabajo, o a la tienda sin una escolta vidente. Me acordé de todos los días cuando caminaba con mi hija de ida y vuelta a la escuela, y me dolía que los padres ciegos algún día, tal vez, no se atreverían a salir a las calles a solas con sus hijos. Pensé en el trabajo incansable que hemos hecho en la Federación para garantizar que las generaciones futuras de las personas ciegas puedan llevar una vida activa e independiente como miembros respetados de la comunidad. Me di cuenta de lo rápido que nuestros esfuerzos podrían ser anulados por este nuevo desarrollo tecnológico.

Después de unos días de preocupación inútil, llamé a Gary Wunder, un viejo amigo, y miembro de la junta directiva nacional de la Federación. Gary aún no se había encontrado un coche híbrido, pero me escuchó atentamente y se comprometió a llevar mis preocupaciones ante la junta Directiva en su próxima reunión. Antes de la reunión, se acercó al Presidente Marc Maurer, quien hizo arreglos para que un Prius estuviera a la mano, a fín de que los miembros de la junta directiva pudieran escuchar por sí mismos y sacar sus propias conclusiones.

Como Gary me explicó más tarde, varios de los miembros de la junta directiva eran muy escépticos. Ellos estaban convencidos de que serían capaces de escuchar el sonido de los neumáticos sobre el pavimento, y la corriente de aire contra el parabrisas, incluso, si el motor de un híbrido estaba operando silenciosamente en modo de batería. No todos los miembros de la junta directiva optaron por salir a la calle y escuchar el Prius, a medida que un miembro del personal lo condujo pasando por delante del National Center en Baltimore. Sin embargo, aquellos que tomaron parte en la demostración se sorprendieron al descubrir lo que yo había encontrado semanas antes. Cuando el híbrido se desplazaba a baja velocidad, los neumáticos estaban sin sonido, y no había prisa del viento. Sin sonido del motor, el vehículo se deslizaba en silencio. Al pasar una entrada, o calle lateral, Sería fácil para una persona ciega, pasar sin darse cuenta, directamente en el camino de un vehículo en sentido contrario.

No fuí la primera Federacionista en expresar preocupación por coches de operación silenciosa. En la convención de la Federación del 2003, Noel Nightingale había redactado un proyecto de ley sobre los coches silenciosos. El proyecto de ley 05/03, fue aprobado por unanimidad, e indicó “que el viaje seguro y libre de los peatones ciegos, y de todos los peatones, podría de manera significativa ser cada vez más afectado por vehículos silenciosos ".

A principios del 2004, el Doctor Maurer me designó para presidir el nuevo comité. El Comité de automóviles y seguridad peatonal (CAPS) se estableció específicamente para investigar el asunto de los coches silenciosos y contar con recomendaciones. "No tengo ni idea de lo que debe hacerse," el Doctor Maurer me dijo, "pero dejo encargado que su comité lo averíguue por nosotros." No tenía ni idea de por dónde empezar, así que comencé pensando en la composición del propio comité. Decidí que se tiene que tener personas con una base en la tecnología y la ingeniería. Necesitaríamos abogados para pensar en los aspectos legales de tratar con un riesgo potencial de seguridad. Deberíamos tener instructores de orientación y movilidad, personas con un firme entendimiento de recorridos independientes. Por último, deberíamos tener gente con experiencia en medios de comunicación.  
Para hacer algo, tendríamos que correr la voz entre el público.

Un grupo de Federacionistas dedicados habían aceptado servir como miembros del Comité de automóviles y seguridad peatonal, CAPS, y comenzamos una serie de intercambios por correo electrónico y llamadas de conferencia. Para la mayoría de nosotros, el problema de coches silenciosos planteaba un conflicto desgarrador. Toda la vida habíamos creído e insistido en que las personas ciegas podían vivir en el mundo así como lo encontramos. Habíamos rechazado la idea de pedirle a la sociedad adaptar el entorno para satisfacer nuestras necesidades. Habíamos encontrado la manera de utilizar la información que ofrece el entorno existente y continuar con nuestro asunto.  
Hace años, en los años sesenta y setenta, esa filosofía nos había servido muy bien. Sin embargo, la tecnología fué transformando el mundo que una vez conocíamos.  
Muchos de los cambios nos trajeron riquezas más allá de nuestra imaginación. Sin embargo, además de los libros descargables, los periódicos a través del teléfono, y sistemas de posicionamiento global, la tecnología había entregado ahora los coches que no podíamos oír. Ninguno de nosotros, los miembros del comité para el automóvil y la seguridad peatonal, CAPS, podíamos concebir una manera de identificar la presencia y movimientos de vehículos sin sonido. Las personas ciegas podríamos finalmente perder la libertad por la que habíamos luchado tanto tiempo y tan duro. Nosotros tuvimos que llamar a la adición de algún tipo de señal de sonido, a fín de preservar nuestra libertad de movimiento, a pesar de que significaba alterar nuestras declaraciones previamente establecidas y sin ambigüedades, a favor de entrenamiento en lugar de modificaciones del entorno.

Al considerarlo en voz alta en una de nuestras reuniones, Barbara Pierce, recordó el viejo cuento de un intrépido grupo de ratones. Durante un tiempo, un nuevo gato en el barrio había hecho su vida una miseria. Por último, mientras que el gato estaba dormido, los ratones valientes se deslizaron de su agujero y sujetaron una campana alrededor de su cuello. Al igual que los ratones del cuento, necesitábamos un sonido para advertirnos del peligro.  
Teníamos que encontrar una manera de sujetarle la campana al gato híbrido.

En el curso de nuestras discusiones, agarramos otro aspecto crucial de la cuestión. Las personas ciegas no eran las únicas que se verían afectadas por la operación de vehículos silenciosos. Peatones y ciclistas videntes también cuentan con su oído para detectar los coches que están fuera de su línea de visión. No se trata estrictamente de una cuestión de ceguera. Quizá fuimos los primeros en identificar el problema, pero los coches silenciosos planteaban una amenaza para todos.

Desde hace más de un año nos pusimos en contacto en todas las direcciones imaginables.  
Hicimos búsquedas en el laberinto del Web de las corporaciones y de las agencias gubernamentales para los nombres y direcciones de los funcionarios. Enviamos correos electrónicos inútiles y dejamos mensajes telefónicos que no fueron contestados. Habíamos hablado con amigos de amigos que trabajaban para esta o esa empresa, y seguimos cada pista y sugerencia.

En un momento hablé con el jefe de una organización de protección con base de consumidores que tenía una larga historia de abogacía en cuestiones de seguridad. "¿Cuántas personas han muerto hasta ahora?" me preguntó sin rodeos. Le dije que no lo sabíamos, pero no deseábamos esperar por un recuento de cadáveres. "No irá a ningún lugar hasta que no tenga estadísticas", me dijo. "Hay que tener víctimas antes de que pueda hacer algo.”

Incluso, cuando hablamos con nuestros amigos y parientes, y con nuestros colegas de la comunidad de los ciegos, nos encontramos con la sorpresa e incluso escepticismo. "Vaya, nunca se me ocurrió que los coches silenciosos serían un problema", decían. "Entre más silenciosos mejor, ¿verdad? Pero ahora que pienso en ello, supongo que tienes razón." Entonces me ofrecieron sugerencias.  
Tal vez la correa del ventilador podría funcionar cuando el coche está funcionando en modo eléctrico.  
Tal vez podrían poner en un dispositivo, algo que hace tictac, a medida que las ruedas dan vuelta, como el viejo truco de la tarjeta en los radios de bicicletas. Tal vez las personas ciegas podrían llevar un dispositivo que emita señales cuando detecta un coche híbrido en los alrededores.

En junio del 2005, el Braille Monitor publicó un artículo acerca de la cuestión de los coches silenciosos llamado, "Deténgase, Mire, y Escuche". En él insté a los lectores a ponerse en contacto conmigo si habían tenido un choque o un llamado cercano aterrador con un coche que no podían oír. En la convención nacional del 2005, de la Federación, el comité para el automóvil y la seguridad peatonal, CAPS, había mantenido una reunión abierta para ampliar la discusión. El salón estaba lleno, y había opiniones acaloradas. Algunos agoreros preveían un día en que la ley podría prohibir a la gente ciega que camine sola por las calles debido a que representaríamos un peligro para nosotros y para los demás. Algunos argumentaron que los conductores simplemente aprenderían a ser más vigilantes e insistieron en que no teníamos necesidad de alarmarnos. Entre estos extremos habíamos escuchado una amplia gama de ideas y preocupaciones. También habíamos escuchado los primeros informes escalofriantes de bastones que eran arrebatados por los coches que nunca habían hecho un sonido, y de peatones ciegos que habían sido rescatados de un peligro no oído justo a tiempo.

Después de la parte de la discusión de la reunión, todo el mundo se trasladó al aire libre al estacionamiento de un hotel para un pequeño experimento, sin control. Después de considerable persistencia un miembro del personal de la Federación, Jeff Witt, había asegurado el uso de un Toyota Prius para la tarde. A los participantes en la prueba se les pidió que levantaran la mano cuando lo escucharan pasar en coche. Unas veinticinco personas ciegas esperaban en la acera, se preguntaban unos a otros cuando el coche de Jeff iba a comenzar a moverse. Mientras que nos preguntábamos y especulábamos, Jeff estaba sentado al volante, dando vueltas en el parqueadero una y otra vez.

Dos meses más tarde, recibí una llamada de Kara Platoni, una reportera de un periódico semanal en California llamado, East Bay Express. El 21 de septiembre del 2005, el periódico publicó un artículo con el título que acaparó a la audiencia, "Cuando el Silencio Es Igual a la Muerte." Platoni señaló una dolorosa contradicción: la gente compra vehículos híbridos como el Prius de Toyota en la creencia de que su opción beneficiaría al medio ambiente. Mediante el uso en parte de tiempo de la energía eléctrica, se podría ahorrar en la gasolinera, mientras que reduciría la contaminación acústica y gases de efecto invernadero. Ahora bien, resultó que también crearía un peligro para los peatones ciegos. El artículo reconoce claramente el tema de la seguridad como una consecuencia imprevista de la nueva tecnología híbrida.

Una serie de artículos aparecieron en los meses siguientes. The Toronto Globe and Mail, el San José Mercury, y varios otros periódicos informaron sobre los problemas de seguridad inesperados creados por los vehículos que operan en silencio.  
En cada entrevista con la prensa, los portavoces de la Federación hicieron hincapié en que la Federación no se opone a la fabricación de vehículos híbridos y eléctricos, ni al desarrollo de la energía eficiente de combustibles. Simplemente deseaban que la industria de la automoción encontrara una manera de dar a los peatones una señal acústica de la aproximación de un vehículo de otro modo inaudible.

A medida que el debate se amplió, los defensores de anti-ruido participaron con sus preocupaciones. Nos recordaron que el ruido es un serio problema ambiental.  
Durante décadas la industria del automóvil ha trabajado arduamente para hacer los coches más silenciosos; sostuvieron; agregar ruido a los vehículos que operan silenciosamente podría revertir todas las ganancias que se habían hecho. En respuesta, la Federación explicó que no deseamos la adición de un ruido fuerte e irritante como el pitido de seguridad de retroceso de uno de dieciocho ruedas. Sin duda, los fabricantes podrían añadir un sonido inofensivo que alerte a los peatones de la presencia y movimientos de vehículos silenciosos sin perturbar la paz.

El 4 de noviembre del 2006, la Federación había patrocinado "Los Coches Silenciosos y la Seguridad Peatonal: Problemas y perspectivas ", la primera conferencia mundial sobre el asunto del coche silencioso. La conferencia fué un intento de abrir un intercambio de ideas entre el mayor número posible de partes interesadas. Invitaciones fueron enviadas a las organizaciones de ciegos, ciclistas y grupos de peatones, organizaciones en la seguridad del consumidor, los defensores de combustibles alternativos, defensores de los vehículos eléctricos, e ingenieros acústicos. Todos los fabricantes de automóviles fueron invitados, así como los representantes de la administración Nacional de Transporte en la Seguridad de las Autopistas, National Highway Transportation Safety Administration.

En total, cuarenta personas de trece estados, que representan a quince organizaciones e instituciones académicas, asistieron a la conferencia. La diversidad de sus orígenes y perspectivas fué impresionante. Entre los que estuvieron presentes estaban los defensores de coches eléctricos, los representantes de apoyo de grupos de peatones, ingenieros acústicos, y los miembros de varios grupos de consumidores ciegos, y agencias relacionadas con la ceguera. Sin embargo, a pesar de nuestros mejores esfuerzos, la comunidad de fabricantes de automóviles era notablemente ausente.

La agenda de la conferencia incluyó presentadores del campo de la ceguera, un experto en mercadería e ingeniería, así como representantes de la Junta Directiva del Comité de Cumplimiento de Barreras Arquitectónicas de Transporte Federal, (conocida como la Junta Directiva de Acceso). La reunión comenzó con una experiencia directa de coches silenciosos. Aproximadamente treinta participantes no visuales observaron dos vehículos híbridos, un Toyota Prius, y un Honda Civic. A través de la audición, trataron de determinar cómo detectar los vehículos que estaban en movimiento, mientras que se detenían en un cruce de la calle. A los participantes se les pidió responder al escuchar el acercamiento de cada uno de los vehículos, en primer lugar, en una intersección cerca del sitio de la conferencia, y más tarde en un callejón cercano. Los observadores, en general, habían oído el acercamiento del Civic (aunque a una distancia peligrosamente cerca de unos diez pies) y se perdió por completo el Prius en la intersección. El Prius es un poco más audible en el acercamiento hacia el callejón, pero sólo a un alcance de unos quince pies. Cuando nos reunimos en el interior, todos coincidieron en que algo había que hacerse. Las preguntas que se avecinaban eran ¿qué y cómo?

La conferencia continuó con presentaciones sobre las soluciones de ingeniería, y con un panel de la Junta Directiva de Acceso. Los asistentes se dividieron en grupos para intercambio de ideas, y regresaron a informar sobre las ideas. Varios participantes expresaron la sugerencia de que las personas ciegas podríann llevar un dispositivo que daría un pitido, o vibración para avisar de la proximidad de un vehículo silencioso. La mayoría de los ciegos presentes estaban convencidos de que esta solución no era satisfactoria. ¿Quién pagaría por tal dispositivo? ¿Cuántas personas estarían dispuestas a llevarlo?  
Muchas de las personas ciegas y con deficiencias visuales ni siquiera llevan bastones, ¿podrían persuadirlos a utilizar un dispositivo para advertirles de los vehículos inaudibles?  
Además, los peatones y los ciclistas videntes también están en riesgo.¿Cada miembro de la población tendría que ser equipado con un aparato de alarma?  
Por otra parte, un pitido o una vibración en la mano, nunca nos podría dar la rica gama de información que recogemos al escuchar los sonidos emitidos por vehículos estándar de combustión. Los sonidos del motor nos dicen la ubicación, la velocidad, y la dirección de un vehículo, e indican si se trata de aceleración o desaceleración. El sonido de un coche al pararse en una intersección nos alerta sobre su presencia y nos advierte de que puede comenzar en cualquier momento. Y podemos recoger toda esta información acerca de los vehículos a la vez. Al escuchar, creamos una imagen mental de todo el paisaje que nos rodea.

Después de que a la idea de un dispositivo de mano, de advertencia, en gran medida se le puso fin, otras sugerencias surgieron. Sin duda, un dispositivo que emitiera sonido se podría diseñar para los coches silenciosos, el cual, daría a los peatones y a los ciclistas la información que estos reúnen de los sonidos de los vehículos de combustión estándar. Por supuesto, una multitud de preguntas surgieron: ¿qué sonido estos vehículos deberían hacer? ¿Cómo fuerte debe ser? ¿Cuándo debe el sonido comenzar, y cuándo debe parar?

De repente, uno de los ingenieros acústicos habló. Señaló que las leyes han establecido un nivel máximo de sonido para automóviles y para otros vehículos. Si un vehículo hace demasiado ruido, es una violación de la ley.  
¿Por qué no establecer un estándar mínimo de sonido en el otro extremo? Si un vehículo está tan silencioso que cae por debajo del nivel mínimo, entonces, un sonido artificial habría que ser añadido. Fué una idea revolucionaria. Salimos de la conferencia con un nuevo sentido de dirección y enfoque.

En el otoño del 2006, la Federación había lanzado un sitio Web que intentó consolidar la información existente pensando en la cuestión de los coches silenciosos. En <http:quietcars.nfb.org> los visitantes podían encontrar proyectos de ley, artículos y notas de la conferencia. El Webmaster Milton Ota había vertido incontables horas en el mantenimiento del sitio, para mantenerlo al día. Por primera vez, Federacionistas y miembros del público en general pudieron reunir información sobre el tema del coche silencioso en un solo lugar. Cuando comenzamos a pensar en el problema de los vehículos silenciosos, una búsqueda en Google sobre "coches silenciosos" creaba páginas de entrenadores del ferrocarril donde el ruido se mantiene a un mínimo, a fín de que los pasajeros puedan leer o dormir. Ahora Google ofrece una lista de artículos y publicaciones en el blog de vehículos silenciosos, además del Sitio Web patrocinado por la Federación.

"Los Peatones Ciegos Dicen Que los Híbridos Son una Amenaza Silenciosa de seguridad", anunció The Wall Street Journal el 13 de febrero del 2007. El artículo de fondo por Raymund Flandez incluye citas de varios peatones ciegos. John Osborn, un usuario de perro guía en California, informó sobre un susto espantoso.  
"Una mitad de una pulgada y nos hubiera golpeado", dijo. "No estaba haciéndo ningún ruido." El Diario también citó a Sev MacPete, fundador del Club Toyota Prius de San Diego, quien insistió en que los peatones ciegos son fáciles de detectar ya que por lo general tienen un bastón blanco especial con la punta roja. "Y, si usted pudiera decir algo acerca de los conductores híbridos, es que son más conscientes de su entorno que los otros conductores", declaró MacPete. (Oímos a menudo variaciones sobre este tema. Dueños de Prius, con frecuencia afirman que las personas que conducen híbridos son más cuidadosos y más sensatos que el conductor promedio.)  
El artículo también hace referencia a una entrevista con Bill Kwong, portavoz de Toyota: "[El señor Kwong] dice que no estaba al tanto del asunto, y considera que la responsabilidad recae en los conductores y en los peatones para estar al tanto uno del otro. "El señor Kwong no sugiere cómo los peatones ciegos se supone que deben hacer su parte para "estar al tanto." Era difícil entender cómo no tenía conocimiento de la cuestión después de nuestros repetidos esfuerzos para ponernos en contacto con Toyota.

El reconocimiento por el muy respetado Wall Street Journal sembró el asunto del coche silencioso en la pantalla del radar de los medios de comunicación. El artículo de Raymund Flandez fué seguido rápidamente por varias columnas de un periódico, y una parte más en National Public Radio en el programa de noticias, All Things Considered, que incluyó una entrevista con el miembro de la junta directiva de la Federación, el Doctor Fred Schroeder. El tema incluso recibió tiempo en el aire en el monólogo de Jay Leno en el programa de televisión, The Tonight Show. Leno comentó que personas ciegas estaban preocupadas de que no podían escuchar el acercamiento de los coches híbridos silenciosos. Sugirió que los conductores deberían bajar las ventanas para que los peatones sean advertidos por las diatribas de los sabelotodo para pasar en verde.

Mientras tanto, el Comité de automóviles y seguridad peatonal, CAPS, continuó buscando contactos en agencias del gobierno, organizaciones de consumidores y en la industria del automóvil. Por último, en Abril del 2007, hicimos un gran avance. Gary Wunder y yo fuímos invitados a reunirnos con los miembros de la SAE (Society of Automotive Engineers) fuera de Detroit. El SAE es un centro de estudios que reúne a los ingenieros de toda la industria automotriz. Aunque los miembros no representan sus individuales empresas, la sociedad reúne su experiencia e ingenio para afrontar los retos seleccionados. El comité para el automóvil y la seguridad peatonal, CAPS, había estado trabajando en la cuestión del coche silencioso durante tres años. Por fin tuvimos un canal de comunicación con algunas de las personas involucradas en el diseño y la fabricación de automóviles.

Gary y yo fuímos a Detroit preparados para una venta difícil. El hecho de que habíamos sido invitados a hablar sobre nuestras preocupaciones no significaba que alguien estaba dispuesto a trabajar con nosotros. Habíamos planeado y ensayado nuestra presentación para explicar cómo las personas ciegas viajan, y para hacer hincapié en la importancia crítica que el sonido juega en nuestra orientación y movilidad. Habíamos mantenido nuestra presentación breve para permitir suficiente tiempo para preguntas. A menos que pudiéramos provocar una discusión, la visita podría ser un ejercicio inútil.

Para nuestra sorpresa y deleite, nos encontramos sentados alrededor de una mesa con un grupo de gente que nos recibió con sincero interés. Todo el mundo escuchó con atención e hizo preguntas. Un artículo de crítica constructiva que ofrecían era cambiar el lenguaje que se utiliza para describir lo que queríamos.  
"No nos digan que quieren que nuestros coches hagan ruido", dijeron. "En toda nuestra vida profesional nos han dicho que eliminemos el ruido. Es tan fundamental como la maternidad y el pastel de manzana es a Estados Unidos. Usted no quiere ruido. Desea una reacción audible útil; esto comunicará mejor su necesidad, y no le quita las ganas automáticamente a las personas que quieran ayudar."  
Me di cuenta de inmediato de que estos chicos (sí, casi todos los miembros de la SAE que llegué a conocer eran de sexo masculino) ellos eran muy creativos. Les encantaba resolver problemas, y estaban intrigados por retos inesperados. El SAE tomó nuestra cuestión en serio, e hizo un compromiso firme para explorarlo más a fondo. Sin embargo, todos nos advirtieron que la industria del automóvil se mueve lentamente. Si deseamos lograr un cambio, tendríamos que ser muy pacientes y determinados.

Para examinar la cuestión del coche silencioso en mayor profundidad, el SAE había establecido un subcomité que más tarde se convirtió en un comité en pleno. El Comité De Sonido de Vehículos para los Peatones (VSP) comenzó a reunirse mensualmente utilizando WebEx y teleconferencia, y en ocasiones cara a cara en la sede de SAE fuera de Detroit. Miembros de otras organizaciones se involucraron, incluyendo algunos miembros del personal de la administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA. El Comité hizo algunas preguntas claves. ¿Quién se vería afectado por los vehículos que operan silenciosamente? ¿Bajo qué circunstancias estos vehículos determinan más probabilidades de representar un peligro? ¿Qué medidas podrían determinar un nivel seguro de sonido?

Era evidente que teníamos que reunir información sobre la población afectada por los coches silenciosos, y las situaciones en las que los problemas podrían ocurrir. Nos propusimos encontrar a los peatones que habían sufrido accidentes, o habían tenido llamados cercanos con vehículos que funcionan con muy poco ruido. Y el cuerpo especial de SAE tuvo por objeto una breve encuesta para recopilar información acerca de los peatones y el conductor implicado y las circunstancias del incidente.

De ninguna manera podíamos pretender realizar una encuesta al azar. Algunas personas respondieron a preguntas en las listas de correo de la Federación, listas para los usuarios del perro guía, y otros canales de la ceguera. Sin embargo, la noticia de la labor de la Federación estaba empezando a llegar más allá de la comunidad de ciegos. De vez en cuando un peatón vidente había encontrado nuestro sitio Web de los coches silenciosos, y se pusieron en contacto con nosotros para informar de un inquietante incidente. Un vendedor de automóviles vidente describió cómo fué golpeado y gravemente herido por un vehículo silencioso completamente eléctrico en el estacionamiento de un concesionario. Una mujer vidente de California reportó haber sido golpeada por un Prius silencioso, a medida que se retiró de una entrada. La madre de un niño de ocho años de edad nos contó que su hijo fué golpeado por un Prius mientras iba en bicicleta. No Fué lesionado, pero fué arrojado sobre la capota del coche y se vio en un gran estado de agitación.  
"Mi hijo llevaba todas las de perder", dijo la madre. "No podría en absoluto saber que el coche venía." Las entrevistas habían apoyado nuestra convicción de que la operación de vehículos silenciosos no sólo es un peligro para las personas ciegas, sino que determinan una amenaza de seguridad para todos los peatones y ciclistas.

La participación de la SAE, por fin, ayudó a despertar a la industria del automóvil a nuestras preocupaciones. Ingenieros y otros profesionales de la General Motors visitaron el centro para ciegos, National Center for the Blind, en Baltimore para un día de debate.  
Varios Federacionistas, incluso, llevaron a los visitantes de General Motors a una caminata con vendas en los ojos para ayudarles a entender mejor cómo las personas ciegas utilizan el sonido para navegar con seguridad. La Federación también se puso en contacto importante con la Alianza Estadounidense de Fabricantes de Automóviles, American Alliance of Automotive Manufacturers, (AAM), una organización a la que la mayoría de las compañías automotrices importantes pertenecen. El tono de nuestras reuniones con los fabricantes era casi siempre amable, y todas las partes parecían ansiosas por aprender unos de otros. En lugar de un intercambio de confrontación que podría haberse desarrollado, nos encontramos comprometidos en una animada discusión, tratadno nuestra mejor manera de trabajar juntos. Nuestro trabajo también reveló que, a pesar de protestas iniciales en sentido contrario, los que más saben en la industria automotriz tenían algún indicio de los problemas causados por los automóviles que no hacen ningún ruido. Algunos ingenieros admitieron que en el desarrollo y prueba de los autos híbridos eléctricos, por poco hubieron accidentes con los coches que fueron trasladados de una sala a otra. Los propios trabajadores de autos dependían de sonido para su seguridad, y pronto todo el mundo reconoció que lo que estábamos discutiendo era la pregunta, que es lo que se debe hacer, en lugar de la pregunta, ¿es realmente necesario que hagamos algo?  
[LEYENDA DE LA FOTO: un Toyota Prius estacionado en Maryland en una protesta del 2007]

Mientras tanto, a nivel de filiales, Federacionistas entraron en acción.  
Se presentó proyectos de ley sobre los coches silenciosos en Maryland, Virginia, Nueva York, Hawaii, y varios otros estados. Algunos proyectos de ley hicieron un llamado para la adición de una advertencia de sonido para vehículos que operan silenciosamente; algunas agencias estatales fueron prohibidas de hacer la compra de vehículos híbridos u otros, que operan silenciosamente. Aunque no se aprobó una ley estatal que requiere las regulaciones, la proliferación de proyectos de ley estatal era una prueba visible de nuestra fuerza y determinación.

La posibilidad de reglamentos distintos en cada estado llenaron de consternación a los fabricantes. Automóviles y otros vehículos se venden en todos los estados de la Unión y en cada una de las naciones del mundo. Si una variedad de la normativa se estableciera de un estado a otro, o de un país a otro, los fabricantes se enfrentarían a un enorme conjunto de problemas. Un coche con sonido lo suficientemente fuerte para operar legalmente en Nueva York podría ser demasiado silencioso para las carreteras de California.  
Un agregado sonido aprobado por la legislatura de Oregon podría ser rechazado en West Virginia. Lo ideal sería que todas las normas de seguridad con respecto a los coches silenciosos, deberían ser nacional o incluso de alcance internacional. Una vez que la necesidad de mantener sonido había sido reconocido, el temor de la industria era que alguien llegara a un ruido descabellado que amargara al público sobre los vehículos que hacen ruido en absoluto, y entonces, los fabricantes se enfrentarían con un conjunto de público totalmente en contra de los vehículos que hacen cualquier tipo de sonido utilizable.

A principios del 2008, Carl Jacobsen, presidente de la Federación de Nueva York, se puso en contacto con su ex instructor de orientación y movilidad, Edolphus (Ed) Towns, que había dejado el campo de orientación y mobilidad por una carrera en la política, y ahora representaba en Nueva York al distrito de Carl en el Congreso de los Estados Unidos. Cuando Carl habló con el señor Towns acerca de los coches silenciosos, el ex instructor de viaje inmediatamente había entendido nuestra preocupación. Estuvo de acuerdo en patrocinar un proyecto de ley sobre los vehículos silenciosos en la Cámara de Representantes.

Ed Towns es un demócrata, y sabíamos que un proyecto de ley bipartidista sería la mejor oportunidad de aprovación. Nos acercamos al Representante de la Florída, Cliff Stearns, un Republicano, y le pedimos que fuera co-patrocinador del proyecto de ley. Stearns era reacio al principio, y dijo que necesitaba tiempo para pensarlo. Entonces un día, él y su esposa casi fueron golpeados por un automóvil silencioso de funcionamiento híbrido en el estacionamiento de un supermercado. Stearns recibió el mensaje. El co-patrocinó H.R. 5734, la Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal. El proyecto fué presentado el 9 de abril del 2008, durante la segunda sesión del 110º Congreso.

Al igual que la versión del proyecto de ley que entró en vigor en el 2011, H.R. 5734, hizo un llamado a la Administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, para llevar a cabo un estudio que determinara una solución al problema de seguridad de vehículos híbridos y eléctricos silenciosos. La industria del automóvil, entonces tenía un plazo estipulado para implementar la solución. En el proyecto de ley original, cada fase duraría dos años; estos períodos se extendieron a tres años en la versión que finalmente se aprobó.

A través del país, Federacionistas se unieron en torno a la campaña para ganar patrocinadores de nuestro proyecto de ley en el Congreso. Mientras tanto, la conciencia de los peligros planteados por los coches silenciosos se estaba extendiendo a la comunidad internacional. El 20 de febrero del 2008, el Presidente de la Federación, Marc Maurer, pronunció un discurso llamado, "Los Peligros Determinados por los Vehículos Silenciosos", al Grupo de Trabajo Sobre el Ruido (GRB) en Ginebra, Suiza. GRB se reporta al Foro Mundial Sobre la Armonización de Reglamento de Vehículos, World Forum on Harmonization of Vehicle Regulations, (WP-29), que forma parte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas, Comisión Económica para Europa. El Doctor Maurer explicó que las personas ciegas utilizan los sonidos de tráfico para ayudarles a viajar de forma independiente. Después de explicar cómo vehículos silenciosos representan un peligro para los peatones ciegos y videntes, él concluyó, "La promesa de la tecnología del automóvil nuevo es más segura, más limpia y saludable ambientalmente. Sería una triste ironía si, por simple descuido, los coches nuevos se convierten en instrumentos que destruyen la vida en lugar de protegerla. Si estos coches no se hacen seguros para los peatones, entonces, la promesa de una vida mejor para todos nosotros será simplemente una mentira. Pero si actúan ahora para asegurar que los vehículos sigan dando una adecuada advertencia a todos los peatones, tanto para ciegos como para videntes, las objeciones de los ciegos a esta nueva tecnología serán satisfechas, y el mundo será más seguro y mejor para todos nosotros. Por favor, únase a la Federación Nacional de Ciegos, a fín de asegurar que las calles del mundo sean lugares donde las personas que conducen y las que no conducen se puedan mover con seguridad y libertad."

El 23 de junio del 2008, la administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, organizó una conferencia de un día de duración sobre la cuestión del coche silencioso. La conferencia reunió a una gran variedad de partes interesadas, incluyendo a los voceros de la Federación, NFB, al Consejo Americano de Ciegos, ACB, a la administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, a la Junta Directiva de Acceso, y organizaciones ambientales relacionadas con la reducción de ruido. Los investigadores en los campos de orientación y movilidad, ingeniería acústica, y psicología de la percepción, presentaron sus conclusiones. Hubo un acuerdo uniforme en que los coches se han vuelto mucho más silenciosos desde 1970 debido a preocupaciones sobre la contaminación acústica. Defensores del anti-ruido argumentaron que la adición de sonido a los automóviles que operan silenciosamente, podría revertir esta tendencia positiva. Afirmaron que los peatones escucharían los vehículos silenciosos con más facilidad si el ruido de fondo se mantiene al mínimo. Los participantes vieron un vidéo realizado por el Doctor Lawrence Rosenblum, de la Universidad de California en Riverside. El vidéo se basa en un estudio de la respuesta de los sujetos a los sonidos de híbridos contra el estándar de los vehículos de combustión. En un laboratorio, los sujetos escucharon dvehículos a través de auriculares altamente sofisticados. El Doctor Rosenblum encontró que las personas eran mucho más lentas en reconocer el acercamiento de un híbrido en modo de batería, que el acercamiento de un vehículo con un motor de combustión. La diferencia fué de un 75 por ciento. En algunos casos, los sujetos no reconocieron el vehículo híbrido simulado hasta medio segundo después de haber pasado.

Después de la conferencia, la Administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, hizo un serio compromiso para reunir datos acerca de los riesgos de seguridad de los vehículos híbridos y eléctricos. Los estadísticos de la Administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, analizaron los datos de los accidentes de tráfico que involucran a peatones.  
Sólo doce estados reportaron que un vehículo implicado en un accidente fué un híbrido; California y Nueva York, dos de los estados en los que los híbridos son más populares, no estaban entre ellos. Reportados en el 2009, los resultados de la Administración Nacional en la Seguridad del Tráfico de las Autopistas, NHTSA, muestran que, cuando los vehículos se mueven a velocidades lentas, los peatones tienen el doble de probabilidades de verse implicados en accidentes con los híbridos, de lo que son en la norma con los vehículos de combustión. Las cifras eran innegables. Apoyaron firmemente nuestra premisa de que los vehículos que operan silenciosamente son una amenaza no sólo para la gente ciega, sino que para todos los peatones.

A pesar de la cobertura de prensa positiva, de las asociaciones de fabricantes de automóviles y sus asociaciones, y de un reconocimiento por parte del gobierno de Estados Unidos de que los peatones se enfrentan a un problema real, hubo un rumor inquietante en el Internet en el sentido de que todo este alboroto sobre los coches demasiado silenciosos para escuchar, era sólo un síntoma más de una América con una prensa fuera de contacto y un gobierno mal dirigido que puso demasiada atención a los quejosos, refunfuñadores, y aquellos que se quejan habitualmente. ¿Cuántas personas ciegas habían allí? ¿Por qué diablos estarían en las calles de todos modos? Dependiendo del punto de vista, algunos de los anuncios con franqueza o cáusticamente preguntaron, ¿cuánto vale la vida de una persona ciega en comparación con el costo de arreglar lo que en realidad no está roto? Algunos de nosotros que trabajamos arduamente para hacer que los coches silenciosos emitan el sonido utilizable, hicimos una doble toma. Siempre habíamos supuesto que de nuestra parte habíamos tenido la buena voluntad de los Estadounidenses que harían cualquier cosa que podían razonablemente hacer para dejarnos tomar nuestro lugar en el mundo. Ahora, algunos sugerían que nuestras vidas se pueden medir en dólares, y que por su medida, las personas ciegas valían menos que una modificación para mantener las carreteras seguras para los peatones, especialmente para los que eran ciegos.

A finales del 2008, H.R. 5734 había acumulado ochenta y ocho copatrocinadores en el Congreso. No tenía suficiente apoyo para darle una audiencia en el Congreso, o para ser sometida a votación. El 28 de enero del 2009, poco después de que el 111º Congreso tomó juramento, la Ley de Mejora de la seguridad peatonal se presentó por segunda vez, de nuevo patrocinada por Ed Towns y Cliff Stearns. El nuevo proyecto de ley era H.R. 734. Por pura coincidencia, el número del nuevo proyecto de ley era muy similar al del anterior. Esperábamos que la coincidencia fuera un buen augurio.

Federacionistas trabajaron con determinación incansable para la aprobación del H.R. 734. Se hicieron llamadas telefónicas, se escribieron cartas, e hicieron visitas a sus legisladores cara a cara, a menudo compartiendo sus experiencias personales con vehículos sin sonido. Mientras tanto, los miembros del personal de Asuntos Gubernamentales de la Federación estaban ocupados en el Capitolio. Ellos estaban en el sitio para reunirse con miembros del Congreso y sus empleados, edificando conexiones y ayudando a dirigir el proyecto de ley hacia adelante. También estábamos fortaleciendo nuestra relación con la Alianza de Los Fabricantes de Automóviles, Alliance of Automotive Manufacturers, (AAM).

A medida que el número de patrocinadores de la Cámara subió, el Senador John Kerry de Massachusetts (Demócrata-Massachusetts) y el Senador Arlen Specter de Pennsylvania (Republicano-Pennsylvania), presentaron un artículo similar de la legislación en el Senado como S. 841. Un miembro de la Comisión del Senado Sobre Comercio, Ciencia y Transporte, así como un ex candidato presidencial, Kerry fué uno de los patrocinadores de gran alcance. El apoyo del Senado se había montado poco a poco, sin embargo, al mismo tiempo, el proyecto de ley de la Cámara continuó haciendo progreso espectacular. Al cierre de la primera sesión del 111º Congreso, 171 miembros de la Cámara habían firmado el H.R. 734.

En un intento por ampliar el apoyo al proyecto de ley, la Federación entró en intensas negociaciones con el Consejo Americano de Ciegos, ACB, con la Alianza Estadounidense de Fabricantes de Automóviles, American Alliance of Automotive Manufacturers, AAM, y con la Alianza Internacional de los Fabricantes de Automóviles, Alliance of International Automotive Manufacturers, o AIAM (ahora Fabricantes de Automóviles a Nivel Mundial, Global Automakers). El 18 de mayo, todas las cuatro organizaciones acordaron una versión revisada del proyecto de ley. Con el apoyo de los fabricantes de automóviles y de las organizaciones de consumidores en la ceguera, el proyecto de ley tenía un verdadero impulso para seguir adelante.

Mientras tanto, un proyecto de ley de vía rápida, relacionado con la seguridad de automóviles estaba galopando por el Congreso. Inspirado por las denuncias de accidentes causados por aceleradores atorados en los vehículos fabricados por Toyota, el Proyecto de Ley Sobre la Seguridad de Vehículos Motorizados del 2010, (HR 5381), abarca una serie de nuevas normas de seguridad. Parecía casi seguro de ser aprobado. Si la Ley de Mejora de la seguridad peatonal fuera añadida en forma de enmienda, entonces, esta también, se convertiría en ley. El 26 de mayo, el Comité de la Cámara de Energía y Comercio votó a favor de incluir el Proyecto de Ley HR 734 relacionado con la Seguridad de Vehículos Motorizados. El Comité Senatorial de Comercio, Ciencia y Transporte, votó a favor de modificar el texto del proyecto de ley revisado, S. 3302, la Versión del Senado de la Ley de Seguridad de Vehículos Motorizados del año 2010, el 9 de junio.

La estrategia era casi infalible. En julio, Federacionistas fueron a la convención nacional en Dallas con mucha ilusión. La aprobación de nuestro proyecto de ley Parecía tan seguro, que muchos Federacionistas volvieron su atención a otros problemas más urgentes.

Sin embargo, era demasiado pronto para la euforia. Titulares habían anunciado el lanzamiento de un nuevo informe sobre los problemas de aceleración de Toyota. El informe había presentado prueba inequívoca de que el 100 por ciento de los llamados atascos del acelerador eran el resultado de "errores de los usuarios." Además, la industria del automóvil fuertemente se opuso a varias de las nuevas medidas previstas en el proyecto de ley, aunque no había formulado ninguna objeción a nuestra enmienda. La Ley de Seguridad de Vehículos Motorizados se desvió de la vía rápida hacia el carril lento y finalmente se estancó por completo. Nunca llegó a votación en la Cámara o al Senado. La Ley de Mejora de Seguridad Peatonal estaba ligada a la suerte del proyecto de ley.

A medida que la Federación había trabajado para diseñar una nueva estrategia, la nación había elegido otro nuevo Congreso. El tiempo se estaba agotando rápidamente. De alguna manera, mientras que el 111º Congreso aún estaba en sesión, teníamos que resucitar a nuestros antiguos Proyectos de ley en la Cámara y en el Senado, y llevarlos a un voto.

Mientras que el 111º Congreso contaba sus días finales, el equipo de Asuntos Gubernamentales de la Federación había esquivado y maniobrado en el Capitolio. Con la Alianza Estadounidense de Fabricantes de Automóviles, American Alliance of Automotive Manufacturers, AAM, como una empresa aliada, la Federación había trabajado para revivir el antiguo independiente proyecto de ley, H.R. 734, y S. 841. La Cámara se negó a votar en H.R. 734, pero se comprometió a votar por el proyecto de ley si se aprobaba en el Senado. El 9 de diciembre del 2010, el Comité del Senado Sobre Comercio, Ciencia y Transporte, envió S. 841 al Senado para un voto de aprobación unánime. El proyecto de ley, que incluía el texto acordado en mayo, se aprobaría sólo si todos los votos estaban a su favor. Se aprobó por unanimidad en el Senado y pasó a la Cámara.

La Cámara había prometido llevar el proyecto de ley del Senado para un voto, pero el tiempo era terriblemente corto. El nuestro era sólo uno de docenas de proyectos de ley a la espera de su destino, y no había ninguna garantía de que iba a ser aprobado, o incluso ser considerado. El 15 de diciembre del 2010, el Representante John Barrow de Georgia, (D-GA) trajo S. 841 a la Cámara, y la Cámara inició el debate. El debate fué breve; nadie habló en oposición al proyecto de ley. Al término del debate, el congresista Barrow solicitó una votación nominal. Sin embargo, fué al final del día. Procedimientos adicionales sobre la moción se postergaron, y la moción fué considerada como asunto pendiente.

El equipo de la Federación se enfrentó a una larga noche de insomnio. ¿Sería nuestro proyecto de ley llevado a votación en el Congreso antes de la clausura de la sesión, o sería dejado de lado y olvidado? ¿Estaríamos obligados a comenzar el proceso de nuevo con un nuevo Congreso en el 2011? Afortunadamente, nuestros temores resultaron ser infundados. El 16 de diciembre del 2010, la Cámara votó sobre S. 841. la Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal fue aprobada con 379 votos a favor y 30 en contra. Ahora todo lo que Se necesitaba era la firma del presidente para convertirlo en ley.

Que el Presidente Obama vetaría el proyecto de ley era muy poco probable.  
Sin embargo, mi mente voló a los peores escenarios. Me imaginé el proyecto de ley perdido y entregado en una pila de carpetas. Me lo imaginé enterrado debajo de la montaña de correo en espera de atención en la oficina exterior del presidente.  
Suponga que el tiempo se acabó, me pregunté. Supongamos que ... Supongamos que ....

Cuando la noticia llegó por fin en la noche del 4 de enero, mi primer sentimiento fué una ráfaga de alivio. La realidad vino a mí lentamente. Incluso ahora Vivo momentos de asombro e incredulidad. Recuerdo aquella mañana de hace más de siete años atrás, cuando había escuchado por un coche que se deslizaba junto a mí pasando en silencio. La idea que amaneció en ese momento en mi acera de enfrente se ha convertido en una parte de la historia.

Como personas ciegas tenemos que lidiar con una serie de barreras y preocupaciones.  
Hay sitios Web inaccesibles, y quioscos, y hay pruebas normalizadas con un enfoque visual. Los contratiempos y las desigualdades tienen su origen en una larga historia de ignorancia, prejuicio y discriminación. Además, junto con el resto del mundo, nos enfrentamos a nuevas amenazas y peligros de lo que podemos contar, desde el deshilache de la capa de ozono, a la constante amenaza de guerra. Ante la enormidad de los males del mundo, a menudo me siento abrumada e impotente.  
Nuestro éxito en la lucha contra el problema de los coches silenciosos parece un peso pluma en el equilibrio.

Sin embargo, la aprobación de la Ley de Mejora de la Seguridad Peatonal se presenta como prueba de que nosotros, como individuos tenemos la capacidad de marcar una diferencia. Cuando nos comprometemos a una causa, y obtenemos el compromiso de los demás, podemos aprovechar el poder de la acción colectiva. Cuando nos unimos, podemos cambiar el mundo.