

## Ejemplo de Buena Práctica



## ¿Cómo mejorar el acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos?

**Relevantes artículos de la CDPD:** 9

**País:** Colombia

**Región:** América Latina

**Buenas Prácticas disponibles en:** Español

### *Accesibilidad y Participación Ciudadana en Bogotá*

### Descripción de la práctica y del proceso implicado

Los elementos que priorizaron la selección de esta experiencia tienen que ver con la participación de las organizaciones de personas con discapacidad en la gestión jurídica y política para incidir en las políticas públicas. El otro aspecto de interés es el modelo de transporte público denominado Transmilenio, que incorporó importantes medidas para facilitar el acceso de usuarios con discapacidad al mismo.

#### Vivir en Bogotá

La ciudad de Bogotá es reconocida oficialmente como Bogotá Distrito Capital (D. C.), es la ciudad capital de la República de Colombia y del departamento de Cundinamarca. Está organizada como Distrito Capital unitario y descentralizado, gozando de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley. Está constituida por 20 localidades y es el centro administrativo y político del país. En esa ciudad habitaban para 2005, incluyendo el área metropolitana, alrededor de 7, 881,156 personas.

Una ciudad como ésta, con una población tan elevada necesita un sistema de transporte público ágil y eficiente. Algunos datos que se manejan en cuanto a transporte en esta gran ciudad indican que:

- En total se mueven diariamente más de siete millones de personas y realizan 5.705.000 viajes. La ciudad cuenta con cerca de 50.000 taxis, que realizan 343.000 viajes diariamente.
- En total se mueven más de 1 millón de vehículos por día en la ciudad, los cuales transportan tan sólo el 20% de los viajes que se generan en la ciudad. Mientras que el 64% de los viajes es servido por el transporte público

colectivo, mediante 22.000 vehículos aproximadamente y el 16% restante entre el Sistema de transporte masivo Transmilenio y el transporte público individual.

El proyecto denominado Transmilenio, consiste en la adecuación de las principales troncales de la ciudad para la circulación exclusiva de modernos autobuses, con estaciones de parada cada 500 metros. Cada bus tiene capacidad para 160 pasajeros.

### Movilidad personal de la población con discapacidad en Bogotá

En el informe regional de las Américas, publicado en 2004 por la Red Internacional sobre Discapacidad, se expone que la movilización de las personas con discapacidad en esta ciudad ha sido muy complicada, debido a que el sistema de transporte público no es accesible. Con el sistema Transmilenio se inició un proceso de accesibilidad sobretodo para usuarios que se movilizan en sillas de ruedas y el cual ha ido ampliando la cobertura de sus líneas, porque no cubre la totalidad del área metropolitana.

A partir de la vigencia e implementación de la Política Pública Distrital, se ha conformado el Comité Distrital de Discapacidad, el cual desarrolló un plan de trabajo (Primer Plan de Acción 2008-2012) para incidir en las políticas referentes al Diseño Universal, entre otros. Mónica Cortés, Directora ejecutiva de ASDOWN y usuaria del transporte público de Bogotá, nos comparte su participación en este comité:

- *“Pertenezco al Consejo Distrital de discapacidad como representante de las personas con discapacidad intelectual y sus familias, y mi ejercicio de participación consiste en proponer acciones afirmativas en torno a la restitución de los derechos de las personas que represento. Por supuesto el tema de accesibilidad como derecho no puede estar fuera de mi agenda. El comité distrital de discapacidad ha desarrollado todo un plan de trabajo para incidir en las políticas referentes específicamente al tema de diseño universal y ajustes en temas de accesibilidad. Hace 5 años que la población de personas con discapacidad se movilizó y creó la política pública Distrital de discapacidad que hoy cuenta con su primer plan de acción que va del 2008 al 2012. Con inversión en todas las instituciones, generando todas las aplicaciones para lograr el diseño accesible.”*

Específicamente en el tema de movilidad personal, refirió lo siguiente:

*“Las personas con discapacidad tenían serias dificultades para poder moverse en la ciudad. Además de las grandes distancias, la ciudad no cuenta con una infraestructura y planeación que dé respuesta a las necesidades de la población, aunado a ello, el servicio de transporte cuenta con buses imposibles de ser abordados y sin los ajustes o normas claras para poder acceder a ellos. Por otro lado, los taxistas también se niegan a prestar el servicio en muchas ocasiones por no contar con el espacio necesario en el baúl del carro para poner la silla de ruedas, no dejan subir a los perros guías, en fin, la ciudad es nada accesible.”*

*La solución del transporte en Bogotá cambió absolutamente la calidad de vida: poder acceder con amplitud con la tranquilidad que les abrirán el espacio para que pasen, se respetan las sillas azules para ubicar a personas que lo requieran y poder ir de un extremo a otro de la ciudad en menos tiempo , son grandes avances. Sin embargo, no es del todo completo el ajuste, no falta el edificio sin ascensor. A nivel de transporte, lo único accesible es el Transmilenio.”*

Las principales características del Transmilenio son:

- Vías de acceso (Pasos peatonales a nivel, Guía táctil)
- Puentes peatonales (Rampas, Ascensores)
- Estaciones y Portales (Puertas preferenciales, Puertas con dispositivos sonoros, Diseño homogéneo, Informadores electrónicos que indican el próximo bus)
- Buses Troncales (Plataforma alta de buses, Áreas destinadas al Transporte de personas en silla de ruedas, Informadores de voz con las paradas)

## **Los factores que hacían posible la práctica**

El elemento más relevante tiene que ver con el incremento de la participación de organizaciones de personas con discapacidad y sus familias para alcanzar grandes logros, sobretodo en cuanto al fortalecimiento de la unidad colectiva que han alcanzado.

La participación ciudadana de las personas con discapacidad en Bogotá se ve plasmada actualmente, a partir de la conformación del Comité Distrital de Discapacidad a partir de la Política Pública Distrital. El enfoque y generación de acciones se focaliza en los problemas y necesidades locales, las soluciones son más específicas y concretas a la realidad local.

El Comité Distrital impulsa directamente todas las acciones relacionadas al transporte público y a la accesibilidad física. Se ha evaluado el sistema de transporte Transmilenio con la intención de alcanzar el más alto porcentaje de accesibilidad.

## **Los efectos / el impacto de la práctica**

### Participación ciudadana

Un tema de gran interés identificado, es el resultado de la participación ciudadana al ejercer y exigir el cumplimiento de sus derechos, a través del conocimiento de las leyes y normas vigentes. Un estudio realizado en el año 2003, denominado *Protección constitucional y derechos fundamentales de las personas discapacitadas*, presenta una recopilación de casos y denuncias, las cuales ha resuelto la Corte de Constitucionalidad y que han establecido por lo tanto jurisprudencia. Esta experiencia se ha sistematizado.

El Informe de las Américas también analiza la participación ciudadana y la organización social en Colombia y al respecto indica:

*“La sociedad civil de personas con discapacidad es consciente de la necesidad de integración y trabajo mancomunado en actividades que favorezcan y mejoren la calidad de vida de la población con discapacidad. Por ello, han surgido iniciativas para conformar federaciones más pequeñas por tipo de discapacidad.”* Además estas iniciativas que se proyectaron hace seis años consideraron la posibilidad de establecer una gran confederación que agrupara todas las organizaciones, han ido prosperando en Bogotá, con la gestión conjunta y la aprobación de la Política Pública Distrital y el Comité Distrital de Discapacidad, ya mencionado anteriormente.

### Avances jurídicos

Colombia cuenta con un amplísimo marco legal nacional que protege los derechos de las personas con discapacidad, que se respalda en una Constitución Política relativamente reciente, aprobada en 1991. Esto ha significado la existencia de un respaldo constitucional de avanzada, en el cual se establece desde ya la implementación de políticas públicas, entre otras obligaciones para el Estado colombiano, que ha quedado establecido en el artículo 47 de la Carta Magna.

La legislación nacional contenida en la Ley para la Inclusión Social de las Personas con Limitación, fue aprobada en febrero de 1997, en fechas muy próximas a la adopción de la ley guatemalteca. Sin embargo, existe una diferencia significativa entre ambas, y radica en que la implementación de la ley colombiana ha generado una serie de acciones de alto impacto, respaldadas por otros instrumentos internacionales tales como: la Ley 762 de 2002, "por medio de la cual se aprueba la "Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad", suscrita en la ciudad de Guatemala; en su artículo 2 establece que: *"Los objetivos de la presente Convención son la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad"*.

### Otros instrumentos legales desarrollados son:

- Decreto 1660 de 2003 *“Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y, en especial, de las personas con discapacidad”*. Esta es una ley específica que regula el tema en cuestión. Entre otros contenidos, reglamenta la capacitación al personal relacionado con el transporte y la construcción, y cuenta con un régimen de sanciones. En esta ley también se ha establecido que entre el 2005 y 2010, el sistema nacional de transporte deberá contar con el 100% de sus vehículos nuevos.

- Acuerdo Número 119 de 2004, por medio del cual se adopta el *"Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2004-2008. Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión"*, establece en el artículo 7, entre las Políticas del eje social, la

referida al tema de "discapacidad" en los siguientes términos: numeral 1 "Se propenderá por la promoción, protección y restablecimiento de los derechos y prevención de las causas asociadas a su vulneración. Se dará prevalencia a los derechos de los niños y las niñas, a la perspectiva de equidad entre géneros y al restablecimiento de derechos e inclusión social de jóvenes, población adulta mayor y con discapacidad."

- El Acuerdo Distrital 137 de 2004 "Por medio del cual se establece el Sistema Distrital de Atención Integral de Personas en condición de discapacidad en el Distrito Capital, y se modifica el Acuerdo 022 de 1999" en su artículo primero establece que: "El Sistema Distrital de Atención Integral de personas en condición de discapacidad en el Distrito Capital, es el conjunto de instancias y procesos de desarrollo institucional y comunitario, que a través de los mecanismos de planificación, ejecución, seguimiento y control social, articulados entre sí, faciliten la prevención, los cuidados en salud y psicológicos, la habilitación, la rehabilitación, la educación, la orientación, la integración laboral y la garantía de los derechos fundamentales económicos, culturales y sociales de las personas con limitación y/o discapacidad, según los principios que regulan las actuaciones administrativas, a fin de que se cumplan los fines del Estado previstos en la Constitución Política, las leyes y demás disposiciones reglamentarias vigentes".

- La ley 1145 de 2007 "Por medio de la cual se organiza el sistema nacional de discapacidad y se dictan otras disposiciones", tiene por objeto "impulsar la formulación e implementación de la política pública en discapacidad, en forma, regional y local, las organizaciones de personas con y en situación de discapacidad y la sociedad civil, con el fin de promocionar y garantizar sus derechos fundamentales, en el marco de los derechos humanos".

- Después de un proceso de construcción colectiva, en el marco del Acuerdo 137 de 2004, con la participación aproximada de cinco mil personas con discapacidad, sus familias, cuidadoras y cuidadores, profesionales y expertos de entidades públicas y privadas de Bogotá, se elaboró el documento de Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital, el cual contiene los principios, dimensiones y deberes de la misma y se basa en un enfoque de derechos que busca implementar el desarrollo integral de las personas con discapacidad de Bogotá, D.C.

Este espacio de participación ciudadana promueve la identificación conjunta de los problemas, necesidades y reconocimiento de derechos para determinar posibles soluciones. El Comité Distrital está representado por funcionarios públicos, encabezado por el Alcalde Distrital y por representantes de los sectores de personas con discapacidad.

Los contenidos y principios que se plantean en esta Política Pública se basan en un enfoque de derechos humanos, y las definiciones y conceptos también, además de plantear como elemento básico el entorno social, económico, ambiental y cultural, entre otros. La legislación colombiana está, en su mayor parte, en consonancia con los principios de la Convención Sobre los

Derechos de las Personas con Discapacidad, CDPD. Colombia aprobó a nivel nacional la CDPD con la Ley 1346 el 31 de julio de 2009, pero aún no ha completado el proceso de ratificación en Naciones Unidas.

En el país se ha desarrollado desde 1997 el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación-ICONTEC, que a su vez pertenece a la Organización Internacional de Normalización (ISO). ICONTEC. Este instituto ha definido muchísimas Normas Técnicas en el tema de discapacidad, entre las cuales podemos mencionar algunas relacionadas a la accesibilidad y movilidad personal:

- 4139: Accesibilidad al medio físico. Símbolo gráfico, características generales.
- 4141: Accesibilidad de las personas al medio físico. Sordera e hipoacusia o dificultad de la comunicación...
- 4142: Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de ceguera y baja visión.
- 4143: Accesibilidad de las personas al medio físico. Rampas fijas.
- 4424-5: Prótesis. Pruebas estructurales de las prótesis de las extremidades inferiores.
- 4267: Sillas de rueda tipo. Determinación de las dimensiones totales, masa y espacio de giro.

#### Un ejemplo de buena practica

El sistema de transporte Transmilenio, aún no cubre la totalidad de sectores del área metropolitana, pero los ejes que están en funcionamiento ofrecen al usuario con discapacidad la posibilidad de moverse con la mayor independencia posible, no requieren asistencia y las personas usuarias en sillas de ruedas pueden trasladarse con facilidad y seguridad de las estaciones a sus lugares de destino.

## **Contexto**

**Completado proyecto informe:** [Asociación Vida Independiente de Guatemala: Por un poder con equidad](#) (Guatemala de la Asunción, septiembre 2010)

**Criterios de las buenas prácticas:** p.9 del informe.

**Recomendaciones por las buenas prácticas:** pp. 36 – 37 del informe.

**Más recursos:**

[Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#)