



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

# **Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP**

**Álvaro Fabian Carreño Ordóñez**

**Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Derecho Ciencias Políticas y Sociales  
Maestría en Derecho  
Bogotá D.C.  
2015**



# **Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP**

**ÁLVARO FABIÁN CARREÑO ORDÓÑEZ**  
**CÓDIGO: 06702130**

**Trabajo Final de Maestría**  
**Maestría en Derecho**  
**Área de Profundización: Derecho Constitucional**

Director  
**Lucas Correa Montoya**

Codirector  
**Andrés Abel Rodríguez**

**Universidad Nacional de Colombia**  
**Facultad de Derecho Ciencias Políticas y Sociales**  
**Maestría en Derecho**  
**Bogotá D.C. 2015**

## **RESUMEN**

Una de las formas de acceder a los bienes y servicios sociales en las ciudades es por medio del transporte público. Este trabajo realiza el análisis del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –SITP- con respecto a sus condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial, quienes son sujetos de especial protección constitucional y actualmente se consagra en el ordenamiento jurídico colombiano su derecho fundamental de acceso al transporte público. Para este análisis se desarrollan tres categorías que sirven como fundamento: discapacidad, accesibilidad y progresividad; siempre en función de la aplicación del valor, principio y derecho fundamental a la igualdad.

**Palabras Clave:** Accesibilidad, transporte público, personas con discapacidad, igualdad.

## **ABSTRACT**

Urban public transportation allows citizens to access to the different social goods and services offered. This work analyzes the Integrated System of Public Transportation in Bogotá, SITP by its Spanish initials, regarding the accessibility for persons with physical and sensory disabilities, whom in Colombia as a minority have a special constitutional protection. Today they have an specific fundamental right of accessibility to public transportation. In addition, the analysis developed in this work is based on three constitutional categories: disability, accessibility and progressivity; always in relation with equality as a value, principle and fundamental right of the Colombian Political Constitution of 1991.

**Key words:** Accesibility, public transportation, persons with disabilities, equality, progressivity.



## TABLA DE CONTENIDO.

INTRODUCCIÓN .....	7
I. CAPÍTULO 1: Discapacidad, Accesibilidad y Progresividad en la Garantía del Acceso al Transporte Público Urbano Colectivo en Condiciones de Igualdad. ....	16
1. Las personas con discapacidad y su derecho a la accesibilidad al transporte público en condiciones de igualdad. ....	16
1.1. <i>La discapacidad como una manifestación diversa del ser humano.</i> .....	16
1.2. <i>El derecho de las personas con discapacidad al transporte público accesible.</i> ....	21
1.3. <i>Relación constitucional entre la discapacidad y la igualdad - principio, derecho fundamental.</i> .....	25
2. La Accesibilidad como herramienta jurídica y social para la igualdad material y la garantía del acceso al transporte público de las personas con discapacidad. ....	32
2.1. <i>La accesibilidad en el derecho internacional.</i> .....	32
2.2. <i>La accesibilidad, los ajustes razonables y el diseño universal.</i> .....	36
2.3. <i>La Accesibilidad como Herramienta de Igualdad en Colombia.</i> .....	41
3. El principio de progresividad y su garantía en el acceso al transporte público urbano colectivo para la población con discapacidad.....	48
II. Capítulo 2: EL Servicio Integrado de Transporte Público en Bogotá y la Garantía de la Accesibilidad Progresiva para las Personas con Discapacidad física y Sensorial.....	56
1. Aspectos relevantes de la contratación del SITP. ....	57
2. Análisis de las normas y de los documentos contractuales y técnicos del SITP. ....	63
3. Accesibilidad y su garantía progresiva para las personas con discapacidad en el Manual de Operaciones del SITP de 2014. ....	68
III. Capítulo Final: Conclusiones.....	75
BIBLIOGRAFÍA .....	81

## INTRODUCCIÓN

### **Exclusión de las personas con discapacidad en Colombia.**

Las personas con discapacidad en Colombia hacen parte de las minorías discretas u ocultas, han sido históricamente discriminadas por su condición física, cognitiva, mental o sensorial. Se les ha excluido de las oportunidades sociales, se les ha negado el ejercicio de sus derechos, y desconociendo que hacen parte de la diversidad humana, no se les ha permitido vivir socialmente en condiciones de igualdad.<sup>1</sup> El derecho de acceso en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad al transporte público colectivo urbano constituye un ejemplo de esta exclusión histórica, discreta y sistemática, en tanto que en lugar de ser la herramienta material de garantía de sus derechos constitucionales, es negado por las autoridades administrativas en la operación de este servicio.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial en el Informe Mundial sobre la Discapacidad de 2011, establecen que las personas con discapacidad viven en las peores condiciones sanitarias, obtienen los peores resultados académicos, tienen menor participación económica y ostentan tasas de pobreza más altas que las personas sin discapacidad. Estos resultados negativos son consecuencia de la discriminación a la que están sometidos, así como de las barreras que les niegan o dificultan el acceso a bienes y servicios que se consideran dados a la mayoría de la población, entre ellos, la salud, la educación, el empleo, el transporte, o la información.<sup>2</sup>

Según cifras del Censo 2005 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en Colombia existen aproximadamente tres millones de personas en condición de discapacidad. Dicha cifra indica que aproximadamente del 6% de la población total de Colombia reportó tener algún tipo de discapacidad. No obstante, se estima que tal proporción de personas con discapacidad en Colombia está afectada por un amplio subregistro, en tanto la OMS estima que la media global de población con discapacidad está entre el 10% y el 12% del total de la población y en países en conflicto armado puede llegar al 15% de la población total.<sup>3</sup> La cifra concreta del total

---

<sup>1</sup> CORREA MONTOYA, Lucas. Panorama de la protección jurisprudencial a los derechos humanos de las personas con discapacidad en Colombia, en: Vniversitas No. 118: 115-139, 118.

<sup>2</sup> ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD; BANCO MUNDIAL. Informe Mundial sobre la Discapacidad. Malta, 2011. Pág. 5.

<sup>3</sup> ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD; BANCO MUNDIAL. Informe Mundial sobre la Discapacidad. Malta, 2011. Pág. 5.

<sup>3</sup> ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud. Ginebra, 2001.

de las personas con discapacidad es una tarea pendiente, pero esto no obsta para que se les garantice un transporte público accesible y diseñado bajo los principios del diseño universal.

De este total de personas con discapacidad establecido por el DANE, el 52% está en edad productiva, pero solo el 15,5% participa del mercado laboral, recibiendo menos de un salario mínimo legal mensual vigente. Asimismo, según esta entidad el 61% de las personas con discapacidad no recibe ningún ingreso económico para su subsistencia.<sup>4</sup> Según la Personería de Bogotá, menos del 1% de los buses del SITP son accesibles para las personas con discapacidad.<sup>5</sup>

Contrastando con esta situación negativa, la población con discapacidad se ha organizado y movilizado para hacer visibles sus necesidades y prioridades, para acceder a las oportunidades sociales, para que se les garanticen sus derechos constitucionalmente protegidos. A su vez, han reaccionado para exigir su participación en la toma de decisiones que los afectan, y que el Estado garantice que, con ajustes razonables y acciones afirmativas, puedan ser incluidos plenamente en la sociedad.<sup>6</sup>

### **La especial protección constitucional e internacional de las personas con discapacidad.**

En Colombia, desde el derecho constitucional se les considera sujetos de especial protección acorde con lo establecido en los artículos 13, 47, 54 y 68 de la Carta Política, así como por la reiterada jurisprudencia de la Corte Constitucional.<sup>7</sup> Lo que significa que el Estado tiene una serie de obligaciones básicas concretas fijadas en la Carta que a su vez constituyen el punto de partida para la protección legal, jurisprudencial y de política pública, entre otras: eliminar la discriminación removiendo las normas y prácticas excluyentes en función de la discapacidad; la implementación de acciones afirmativas para el logro de la igualdad material y la inclusión social; el desarrollo de una política de previsión, rehabilitación e inclusión a

---

El Auto 006 de 2009 de la Corte Constitucional Colombiana abordó el subregistro de personas con discapacidad y dio órdenes concretas para su superación en lo que a las personas con discapacidad víctimas del desplazamiento forzado se refiere.

<sup>4</sup> FUNDACIÓN SALDARRIAGA CONCHA. Informe Especial de la Fundación Saldarriaga Concha, 03 de diciembre: Día mundial de las Personas con Discapacidad. Bogotá, 2012. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:<http://www.saldarriagaconcha.org/component/content/article/104-%09prensa/informes-especiales/2012/discapacidad/145-informe-discapacidad-%09empleo>>

<sup>5</sup> PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

<sup>6</sup> PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 3.

<sup>7</sup> Ver, entre otras, las sentencias: T-402 de 1992. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz; C-410-01 M.P. Álvaro Tafur Galvis; T-1158 de 2001. M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra; C-156 de 2004 M.P. Manuel José Cepeda; T-006 de 2008. M.P. Mauricio González Cuervo.



favor de las personas con discapacidad<sup>8</sup>; la garantía especial de los derechos al trabajo y a la educación sin que ello implique la desatención de los demás derechos constitucionales de los cuales también son titulares<sup>9</sup>.

Desde la misma construcción que ellas hicieron sobre su condición, tal como se refleja en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPCD), las personas con discapacidad pueden definirse como aquellas que presentan una diversidad funcional sensorial, física, mental, intelectual o múltiple, quienes al interactuar socialmente encuentran barreras que les impiden su participación plena y efectiva, en condiciones de igualdad.<sup>10</sup> Entendiendo la discapacidad de esta manera, pueden establecerse dos elementos que integran su definición. Por una parte se encuentra la condición diversa de la persona, es decir su diversidad sensorial, física, mental, intelectual o múltiple, y por el otro lado encontramos las barreras que se imponen socialmente a las personas con discapacidad, que las discriminan, las excluyen y las mantienen en esta situación.

Esto implica que dentro de esta categoría se incluyan personas con formas diferentes de percibir el mundo, de aprehenderlo, de disfrutarlo, de entenderlo y de interactuar socialmente, dejando a un lado la concepción de percibirlos como limitados o anormales, sino que tienen condiciones humanas diversas que las hacen distintas, pero no menos capaces. Primero son personas (seres humanos), sujetos de derechos, acreedores, deudores, trabajadores, capaces jurídica y socialmente, ciudadanos, esposos, padres, hijos, amigos, deportistas, profesionales, etc. En fin, son ciudadanos plenos, y adicionalmente tienen una condición que los diferencia, su discapacidad.

### **El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).**

El transporte público urbano colectivo es un medio que permite la garantía material de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad. Esta forma de transporte es un elemento determinante en las ciudades contemporáneas para garantizar el acceso y la materialización del derecho a la libertad de locomoción, pero también de los derechos al trabajo, a la salud, a la educación, a la cultura, la recreación, el deporte, a la libertad individual, y en general a llevar una vida digna.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Actualmente el Estado colombiano cuenta con la Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social establecida a través del Documento Conpes Social 166 de 2013.

<sup>9</sup> Cfr. CORREA MONTTOYA, Lucas. Panorama de la protección jurisprudencial a los derechos humanos de las personas con discapacidad en Colombia, en: *Vniversitas* No. 118: 115-139, 120.

<sup>10</sup> Esta es una noción libre de discapacidad que involucra elementos de la Convención de Naciones Unidas para los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley 1618 de 2013 que desarrolla en Colombia esta Convención, la de Mike Oliver propone en *"Politics and Language: Understanding the Disability Discourse"* y la que Agustina Palacios realiza en *"El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad"*

<sup>11</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 2. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

Ahora bien, en Bogotá el sistema de transporte urbano colectivo es ejecutado por buses, v.gr., no existe metro, ni tren ligero<sup>12</sup>, en su gran mayoría inaccesibles. El 30 de septiembre de 2012 entró a funcionar el Sistema Integrado de Transporte de Transporte Público de Bogotá (de ahora en adelante SITP), el cual se creó por medio del Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor con el objetivo de mejorar la cobertura, la accesibilidad, hacer un sistema más eficiente, coordinado, sostenible y moderno ejecutado por medio de operadores privados.<sup>13</sup>

Todos estos objetivos específicos que se plantearon en el Decreto 309 de 2009 debían hacerse efectivos por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá en los contratos para su operación y en los documentos técnicos que regulan su funcionamiento, como los anuales de operaciones. En el caso concreto de las personas con discapacidad física y sensorial, debieron haberse tenido en cuenta sus necesidades para que se les garantizara el acceso en condiciones de igualdad al SITP, estructurando las obligaciones contractuales en los pliegos de condiciones, así como en los demás documentos que rigen la ejecución del contrato, de forma que obligaran a que los operadores privados cumplieran con los criterios técnicos que hacen real y efectivo su acceso al transporte público en virtud de lo establecido en el mismo Decreto, así como de la Constitución Política, la jurisprudencia constitucional y el bloque de constitucionalidad.

A pesar de que puede afirmarse que existe un consenso sobre la importancia (además de las obligaciones jurídicas sobre su garantía) que las ciudades cuenten con un sistema de transporte público colectivo incluyente, es suficiente observar las calles y subirse en un bus en Bogotá para percatarse que las personas con discapacidad física y sensorial enfrentan todo tipo de barreras que les impiden movilizarse autónomamente por la ciudad. Los andenes y la estructura física de la ciudad, así como de los buses que prestan el servicio público de transporte, no están diseñados de forma inclusiva, de tal manera que se le permita a esta población moverse adecuadamente y de forma independiente.

Teniendo en cuenta la situación de exclusión de las personas con discapacidad, se hace necesario buscar desde el derecho constitucional las soluciones que se les debe dar a los problemas que llevan a la situación de discriminación de las personas con

---

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>

<sup>12</sup> Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá, "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones".

<sup>13</sup> El Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá, "*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*", tiene como objetivos, según el artículo 5º: 1. mejorar la cobertura, la accesibilidad y la conectividad; 2. integrar la operación y las tarifas para garantizar la sostenibilidad financiera; 3. racionalizar la oferta de los servicios de transporte público; 4. estructurar una red más eficiente de rutas; 5. modernizar la flota de buses; 6. mejorar el servicio para los usuarios y establecer un nuevo modelo de prestación del servicio, por medio de operadores privados; 7. integrar el recaudo, el control de la operación e información del servicio; 8. promover el fortalecimiento y la coordinación de los agentes públicos del sistema; y 9. contribuir a la sostenibilidad urbana."

discapacidad en la garantía del acceso al transporte público colectivo, desde el estudio de la implementación del SITP, que empezó a funcionar en Bogotá el 30 de septiembre de 2012.<sup>14</sup>

Como se argumentará en el presente trabajo, los documentos contractuales que llevaron a la implementación del SITP no cumplieron con ese objetivo desde el comienzo, por lo que las personas en condición de discapacidad actualmente continúan teniendo las mismas condiciones de inaccesibilidad al transporte público colectivo en Bogotá, es decir se mantuvo la vulneración de sus derechos constitucionales. A pesar de esto, cabe aclarar que en febrero de 2014 se emitió un nuevo Manual de Operaciones que contiene unas obligaciones distintas para los operadores en materia de accesibilidad, el cual será objeto de estudio en el segundo capítulo de este trabajo.

Como ya se mencionó, según la Personería de Bogotá menos del 1% de los buses del SITP eran accesibles para las personas con discapacidad<sup>15</sup>Adicionalmente, las calles y andenes dificultan o imposibilitan la movilidad y la inclusión de estas personas en las dinámicas sociales en condiciones de igualdad. Como lo afirma el arquitecto Andrés Arturo Martínez de la Universidad de los Andes:

*“(…) la ciudad no está diseñada para las personas con limitaciones, pues muchos proyectos arquitectónicos no acatan esta serie de elementos o funciones que debería tener para las personas discapacitadas. La ciudad en general no piensa en ese tipo de personas, solo piensa en tener un sistema funcional”.*<sup>16</sup>

Esta situación denota un problema central dentro del derecho constitucional. Las normas constitucionales y aquellas del orden nacional que las desarrollan, conceden garantías, exigen la prestación de servicios públicos complejos, con exigencias ajustadas a estándares del derecho internacional, pero cuando las autoridades administrativas deben hacerlas efectivas, no las aplican en su totalidad, por lo que vulneran los derechos y prescripciones que establecen esas normas de mayor jerarquía.

En este trabajo se analizarán, a la luz de lo establecido por la Constitución, los tratados internacionales de derechos humanos incorporados en nuestro ordenamiento jurídico y las leyes y decretos que los desarrollan, los documentos de orden contractual y técnico de implementación del SITP, para así establecer si en el caso concreto de la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de Bogotá se están vulnerando sus derechos constitucionales.

---

<sup>14</sup> Visto en el sitio web oficial del SITP: [http://www.sitp.gov.co/publicaciones/informacion\\_general\\_pub](http://www.sitp.gov.co/publicaciones/informacion_general_pub) [recuperado el 24 de febrero de 2015]

<sup>15</sup> PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

<sup>16</sup> UNIVERSIDAD DEL ROSARIO. Plaza Capital, Periodismo y Opinión Pública. ISSN 1900 – 5113. Edición 32, Bogotá, 2011.

La ejecución del SITP en Bogotá tiene como base el Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor, los documentos contractuales de los operadores del sistema,<sup>17</sup> así como otros documentos técnicos que la regulan, entre los cuales se encuentran los dos manuales de operaciones que han sido expedidos para su funcionamiento.<sup>18</sup> Estos manuales de operaciones concretan las características de del sistema, y principalmente para los efectos de los análisis jurídicos de este documento, se tendrá en cuenta lo que se refiere a las características técnicas los buses con los que se presta el servicio público del transporte. Desde la concepción del Decreto 309 de 2009, de la licitación y de los Manuales de Operaciones, se debieron haber plasmado las normas constitucionales y legales que protegen a las personas con discapacidad y que les exigen al Estado una acción eficaz que garantice su inclusión social e igualdad material.

### **Estructura del documento**

Entonces, el problema que orienta la realización de este trabajo está dado por tres aristas principales. En primer lugar, se demostrará la protección que se hace de la población con discapacidad en los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por Colombia y otros instrumentos de *soft law*, la Constitución, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y otras normas del derecho interno, las teorías de la justicia que se encuentran en la base del Estado Social de Derecho en Colombia y la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

En segundo lugar, se parte de la base que existen normas jurídicas en el nivel local, que no desarrollan de manera completa y satisfactoria las normas superiores, y que no han sido debidamente cohesionadas con los mandatos constitucionales y legales. Lo que conlleva a la vulneración de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad, perpetuando su exclusión social, su invisibilidad, negando la atención diferencial que se le exige a las políticas públicas y en la prestación de los servicios sociales en cabeza del Estado.

En tercer lugar, y por último, se analiza cómo estas estas normas de distinto nivel cuando coexisten materialmente, específicamente en el transporte público urbano colectivo de Bogotá, el SITP, se distancian significativamente sin cumplirse con el

---

<sup>17</sup> ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4A: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal”. Bogotá, 2009.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4B: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”. Bogotá, 2009.

<sup>18</sup> ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte –SITP-. 28 de enero de 2010.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte –SITP-. 28 de febrero de 2014.

objetivo de los principios y valores constitucionales de la igualdad y la justicia establecida en la Constitución de 1991, sino que se mantiene la situación de exclusión de las personas en condición de discapacidad.

Estas tres aristas tienen una relación directa con las tres categorías jurídicas que se van a desarrollar para sostener la tesis de este trabajo: discapacidad, accesibilidad y progresividad. Estas tres categorías serán las que orienten la argumentación, en donde cada una será desarrollada para fundamentar el análisis final que se hará de la implementación del SITP en cuanto al acceso a los buses de las personas con discapacidad física y sensorial.

La hipótesis de la que parte esta investigación es que la forma en la que se estableció la ejecución del SITP en Bogotá comenzó desconociendo los derechos constitucionales de las personas con discapacidad física y sensorial y vulnerándolos una vez comenzó su operación, que, como ya se mencionó, en 2014 existió un avance para su protección a través del nuevo Manual de Operaciones. Se parte de la base de que la garantía de acceso al transporte público urbano colectivo, es una de las formas más relevantes para garantizar la igualdad real y efectiva de las personas con discapacidad, en tanto que la garantía de movilidad en condiciones de igualdad les permitiría ejercer sus derechos y acceder a los servicios sociales. Asimismo, que las barreras que encuentran para ejercer sus derechos constitucionales, para acceder a las oportunidades sociales y la falta de conciencia de las instituciones, de los funcionarios públicos y de la sociedad sobre sus necesidades, hace que a las personas con discapacidad se les estigmatice y se les tenga como ciudadanos de segunda categoría, o del disfrute de su vida en condiciones de igualdad. Si se aplicara lo establecido en la Carta de 1991 por los agentes privados y fuese tenido en cuenta por quienes toman las decisiones desde lo público, la situación sería distinta hoy para las personas con discapacidad y se estaría avanzando en su inclusión social.

En cuanto a la metodología que se escogió para la realización de este trabajo, se optó por hacer el desarrollo de la hipótesis y la sustentación de la tesis desde las categorías generales que la fundamentan: discapacidad, accesibilidad y progresividad; teniendo como elemento transversal de las tres, la igualdad, entendida como principio, valor y derecho fundamental en el Estado colombiano. Esta primera parte del trabajo será desarrollado en el primer capítulo.

Posteriormente, habiendo realizado el análisis de estas categorías, se hará el estudio concreto de los documentos contractuales y técnicos que llevaron a la ejecución del SITP en Bogotá, enfocando el análisis en cada uno de ellos sobre las tres categorías jurídicas que sustentan la tesis, es decir si a los buses del SITP se les determinó que contaran con las características necesarias de accesibilidad para personas con discapacidad física y sensorial, o si gradualmente se obliga a los operadores a cumplir con estas condiciones que permiten la inclusión al sistema de esta población. Esta segunda parte se hará en el segundo capítulo.

Teniendo en cuenta lo anterior, el siguiente trabajo se estructurará en los dos capítulos mencionados y un tercer capítulo en el que se verificará la hipótesis planteada. El primer capítulo se compondrá de tres títulos principales, el primero definirá los elementos teóricos, normativos y jurisprudenciales sobre la garantía del acceso de las personas con discapacidad al transporte público en condiciones de igualdad. Para el desarrollo de este capítulo, en primer lugar se abordará la discapacidad, sus elementos principales y la forma en que se entiende actualmente a partir de los instrumentos internacionales de derechos humanos, la Constitución y el bloque de constitucionalidad, así como las normas de orden interno que la regulan. A continuación se brindará una definición general del transporte público en Colombia y las normas que lo regulan, para detenerse en aquellas que tratan lo relativo a la accesibilidad. Posteriormente, se hará un desarrollo de la igualdad como garantía material de justicia social, enfocado al acceso de las personas con discapacidad al transporte público en las ciudades, en donde se desarrollará lo expuesto principalmente por Niklas Luhmann, Rawls, Amartya Sen, así como lo que establece la Constitución y la jurisprudencia constitucional en la materia.

Luego de haber analizado la discapacidad como categoría dentro del derecho constitucional y su relación con la igualdad, se abordará la accesibilidad como instrumento de garantía real y efectiva de igualdad para las personas con discapacidad, en donde se estudiarán los instrumentos internacionales que la regulan, los fundamentos teóricos y sociales que la estructuran para que sea realizable, acudiendo al estudio de sus dos elementos centrales: el diseño universal y los ajustes razonables. Para el estudio de la accesibilidad como categoría jurídica y constitucional que conlleva a la obligación de garantizar que el SITP sea accesible para las personas con discapacidad, se abordarán también las normas del nivel interno que la regulan, principalmente la Ley Estatutaria 1618 de 2013, así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional que la desarrolla.

Entonces, para terminar con ese primer capítulo, se analizará la progresividad y la correlativa no regresividad. Para lo que se acudirá principalmente a su fundamento en las Convenciones de derechos humanos ratificadas por Colombia, así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional sobre el tema y los doctrinantes que lo desarrollan. Así pues, se extraerán las reglas específicas que ha establecido este tribunal en la progresividad de la garantía de la accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial al transporte público urbano colectivo en Bogotá.

Una vez desarrolladas las tres categorías que sustentan la tesis, siempre teniendo como elemento transversal a la igualdad, se procederá en el segundo capítulo a hacer el estudio concreto del SITP. Para esto se analizarán los elementos generales que se plantearon en el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá y los documentos contractuales que llevaron a la operación del sistema, enfocando siempre la atención en la accesibilidad y su garantía progresiva para la población con discapacidad física y sensorial. Posteriormente se analizarán los dos Manuales de Operaciones que brindan las características técnicas de los buses en el sistema y cómo

variaron en la garantía de la accesibilidad con respecto a los vehículos para las personas con discapacidad física y sensorial.

Por último, en el tercer capítulo se develarán las conclusiones a las que se llegaron después del desarrollo del primero y el segundo, así como del relacionamiento en el caso del SITP con respecto a las categorías propuestas para la realización de esta investigación: discapacidad, accesibilidad y progresividad.

## **I. CAPÍTULO 1: Discapacidad, Accesibilidad y Progresividad en la Garantía del Acceso al Transporte Público Urbano Colectivo en Condiciones de Igualdad.**

Este primer capítulo aborda y profundiza las tres categorías jurídicas que permitirán el análisis constitucional de la ejecución del SITP en Bogotá: discapacidad, accesibilidad y progresividad, en donde la igualdad opera como elemento transversal siendo constitucionalmente valor, principio y derecho fundamental en la Constitución de 1991. Para esto se utilizarán las normas internacionales, la Constitución, la Ley, la jurisprudencia y la teoría jurídica para desarrollar, en primer lugar la discapacidad como categoría jurídica, definiendo quiénes son las personas con diversidad funcional y cómo se entiende la protección de sus derechos fundamentales actualmente. En segundo lugar, se expondrán los elementos principales del transporte público colectivo en Colombia. En tercer lugar, se analizará la igualdad constitucionalmente y desde la teoría de la justicia y su relación con el derecho acceso al transporte público accesible para las personas con discapacidad.

### **1. Las personas con discapacidad y su derecho a la accesibilidad al transporte público en condiciones de igualdad.**

En la primera sección se abordará y profundizará, en primer lugar, qué es la discapacidad, las barreras que deben enfrentar las personas funcionalmente diversas y cómo se debe entender actualmente el tema bajo el modelo social. En segundo lugar, se expondrá una aproximación al tema del transporte público para las personas con discapacidad, mostrando la normativa relevante en la materia. En tercer lugar, se analizará el tema del acceso al transporte público para esta población desde las teorías de la justicia y del derecho, argumentando el fundamento que tiene este tema desde la igualdad como principio, valor y derecho fundamental, así como herramienta de garantía material de la justicia.

#### ***1.1. La discapacidad como una manifestación diversa del ser humano.***

El punto de partida para entender la discapacidad es la diversidad humana, como una condición de los seres humanos, que puede ser congénita o adquirida por cualquier persona en cualquier momento del ciclo vital, y que son los factores sociales y ambientales que rodean a las personas con discapacidad, los que no se encuentran adaptados a sus necesidades y por lo tanto cuando las personas con algunas diversidad funcional interactúan con dicho entorno resultan socialmente excluidas y, como consecuencia, sus derechos vulnerados. Esta manera de comprender la discapacidad ha sido producto de la movilización de la población con discapacidad,



que a través del Siglo XX consiguió organizarse en distintos países, agenciando sus derechos y transformando los paradigmas que se habían construido a su alrededor.<sup>19</sup>

La Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad,<sup>20</sup> se nutre de los movimientos sociales de las personas con discapacidad en el Siglo XX, quienes lograron que en dicho instrumento internacional de derechos humanos se superaran el modelo de prescindencia y el modelo médico-rehabilitador, los cuales hasta el momento se mantienen arraigados en el mundo y dificultan el avance hacia la igualdad real y efectiva de las personas con discapacidad.<sup>21</sup>

El paradigma que se buscó implementar fue el modelo social para abordar la discapacidad sobre la máxima “*nada sobre nosotros sin nosotros*”, consolidándose así una herramienta que le permite a la población con discapacidad exigir al Estado sus derechos humanos desde una perspectiva diferencial a través de diferentes herramientas como los ajustes razonables, la accesibilidad, la progresividad, la participación activa como agentes directos de sus derechos, buscando materializar su inclusión social y erradicar la discriminación histórica a la que han estado sometidos.<sup>22</sup>

El modelo social, plasmado en la CDPCD parte de la idea de que todos los seres humanos gozamos del mismo valor en dignidad. Este modelo defiende que todas las personas, sin importar cuál es la naturaleza o complejidad de su diversidad funcional, deben poder tomar las decisiones que les afecten como personas; como ciudadanos. Así como de gozar de los mismos derechos de los que gozan las demás personas, reforzando el argumento según el cual discapacidad, por sí sola, no puede ser un criterio para restringir o anular el goce de los derechos.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 46.

<sup>20</sup> Incorporada al ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 1346 de 2009.

<sup>21</sup> PALACIOS, *op. cit.*, Pág. 46.

<sup>22</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comisión de Derechos Humanos. Los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad. Ginebra, Suiza, 2004.

[En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=1350>>

<sup>23</sup> Según Agustina Palacios, se pueden identificar principalmente tres modelos que han explicado la discapacidad y la forma en la que se ha abordado históricamente. El primero, el modelo de *prescindencia*, que entiende la discapacidad como una tragedia, un castigo divino, una carga para la sociedad, mala suerte, en donde las personas con discapacidad son un problema, una maldición o un castigo divino, y en ese orden de ideas, terminan siendo prescindibles para la sociedad y deben ser excluidas.

El segundo, es el modelo *médico o rehabilitador*, que se caracteriza por entender la discapacidad como un asunto humano, y como una condición que tienen las personas, a quienes es necesario habilitar o rehabilitar para generar una función física, sensorial, mental, intelectual o múltiple que no se tiene, o si se perdió, recuperarla. Es decir, existen personas “anormales” que deben ser normalizadas, quienes son en la práctica pacientes y sólo así se les puede llegar a concebir como ciudadanos. Se les impone la necesidad de igualarse por vía médica a alcanzar los parámetros de funcionalidad de las personas sin discapacidad.

El modelo social se distancia por tanto del modelo de prescindencia, superando la falta de reconocimiento y valor que se les otorga a las personas con discapacidad como seres humanos. Se busca también superar la intención de “normalización” de las personas con discapacidad, presente en el modelo rehabilitador, dándoles capacidad de agencia de sus derechos y participación en la comunidad desde su condición diversa, aceptándola sin la necesidad de buscar cambiarla.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el modelo social es el que se ajusta a la protección constitucional de la que actualmente gozan las personas con discapacidad en Colombia. Por tanto, sirve como fundamento para el análisis jurídico que se realizará en este trabajo sobre la implementación del SITP en Bogotá, puesto que este estudio se sustentará en la identificación y la superación de las barreras de acceso que deben afrontar las personas con discapacidad física y sensorial en el sistema de transporte público en esta ciudad.

Teniendo cuenta que según la CDPCD el concepto de la discapacidad no es estático y evoluciona,<sup>24</sup> se propone para el desarrollo de este trabajo una definición actual que se ajusta a los presupuestos que rigen el tema hoy en día: las personas con discapacidad son aquellas que tienen una diversidad funcional física, sensorial, psicosocial e intelectual, quienes al interactuar socialmente encuentran barreras que impiden su participación efectiva en la sociedad.<sup>25</sup> Existen por tanto dos elementos que al relacionarse otorgan el sentido en la manera de aproximarse a la discapacidad, siendo éstos, el entorno y la condición diversa de la persona. Es entonces una relación en la que la condición diversa de la persona encuentra un entorno que no está adaptado o que no tiene en cuenta sus diferencias, y que por tanto le impone barreras que generan la exclusión, discriminación y violación de los derechos de las personas con discapacidad.<sup>26</sup>

Tomando como punto de partida esta definición, la discapacidad puede manifestarse, según la CDPCD, en diversidad funcional de tipo física, sensorial, intelectual, mental o múltiple. La discapacidad física se presenta en aquellas personas que por cualquier razón tengan movilidad reducida o encuentran barreras para moverse, cambiar o

---

El tercero, se explica en el párrafo del que se desprende esta cita. Visto en: PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pp. 140-143.

<sup>24</sup> ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York. Preámbulo, 2006.

<sup>25</sup> Esta es una noción libre de discapacidad que involucra elementos de la Convención de Naciones Unidas para los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley 1618 de 2013 que desarrolla en Colombia esta Convención, la de Mike Oliver propone en *“Politics and Language: Understanding the Disability Discourse”* y la que Agustina Palacios realiza en *“El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”*.

<sup>26</sup> Cfr. PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 5.

mantener una posición corporal, manipular objetos de forma autónoma e independiente o que usan ayudas técnicas, prótesis u órtesis.<sup>27</sup> También, puede identificarse a las personas con discapacidad porque usan sillas de ruedas, bastón, así como se incluye a las personas de talla baja.<sup>28</sup>

Por otro lado, la discapacidad sensorial se manifiesta en aquellas personas que presentan una diversidad, completa o parcial, en los sentidos de la vista, de la audición o en ambos, y por tanto encuentran dificultades para comunicarse y acceder a la información y las comunicaciones.<sup>29</sup> Dentro de las personas con discapacidad sensorial se encuentran, entre otras, las personas invidentes o de baja visión, las personas sordas o hipoacúsicas, y a las personas sordociegas.<sup>30</sup>

La discapacidad intelectual se encuentra en aquellas personas que tienen procesos diferentes de pensamiento, aprendizaje y adquisición del conocimiento. Este tipo de discapacidad no hace referencia a una incapacidad para aprender, pensar o adquirir el conocimiento, sino que quienes se enmarcan en este tipo de discapacidad piensan, aprenden y adquieren el conocimiento de otras maneras, en otros tiempos y a otros ritmos.<sup>31</sup> En este tipo de discapacidad se encuentran, entre otras, las personas con síndrome de down.

Las personas con discapacidad mental son quienes sus funciones y estructuras mentales o psicosociales son diferentes, de tal manera que encuentran barreras para participar efectivamente en la sociedad. Este tipo de discapacidad hace referencia a personas con diagnósticos como: depresión profunda, trastorno bipolar, la esquizofrenia, entre otras. Esta discapacidad no compromete el proceso de aprendizaje, el cual, en muchos de los casos permanece intacto y por ello la discapacidad psicosocial no es asimilable a la intelectual.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006. Art. 1.

Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley estatutaria 1618 de 2013, "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad." Art. 2.

<sup>28</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1275 de 2009, "Por medio de la cual se establecen lineamientos de Política Pública Nacional para las personas que presentan enanismo y se dictan otras disposiciones."

<sup>29</sup> Siempre que se haga referencia a la información y las comunicaciones, se está incluyendo cualquier mecanismo virtual o relacionado con los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 1.

Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley estatutaria 1618 de 2013, "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad." Art. 2.

<sup>30</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ley 982 de 2005, "Por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de las personas sordas y sordociegas y se dictan otras disposiciones."

<sup>31</sup> *Ibíd.*

<sup>32</sup> Cfr. PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 237.

Por último, la discapacidad múltiple se encuentra en personas en las que los anteriores tipos de discapacidad se presentan al mismo momento y en la misma persona, generando necesidades diferenciadas.<sup>33</sup> Pueden encontrarse en esta clasificación a las personas sordociegas, con parálisis cerebral, entre otras.

Entonces, puede observarse que la discapacidad es una condición humana diversa, compleja y dinámica, dentro de la que se encuentran personas altamente diferentes que se enfrentan, según sus características, a distintas necesidades personales y barreras sociales. En este sentido, también cabe recordar que dentro de la población con discapacidad existen distintas características y necesidades que responden a condiciones de la diversidad humana como la edad, el sexo, las identidades de género, la pertenencia étnica.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la discapacidad no es una limitación o una dificultad, sino una manifestación de la diversidad humana, en muchos casos la exclusión y discriminación que implica la discapacidad es *“fruto de la manera en la que hemos construido nuestro entorno, no solo físico sino también intelectual y actitudinal”*<sup>34</sup>, por ello más allá de la diversidad funcional, las barreras del entorno son aquellas que ponen en desventaja, situación de exclusión o discriminación a las personas en relación con sus iguales. Dentro de los objetivos de este trabajo se propuso el estudio de las barreras que la población con discapacidad, específicamente aquella con discapacidad física y sensorial, puede encontrar desde el diseño y la implementación de un sistema de transporte urbano colectivo como el SITP en la ciudad de Bogotá.

Debe entenderse por barreras “todo obstáculo que dificulte o impida, en condiciones de igualdad y de plena participación, el acceso de las personas a algunos de los ámbitos de la vida social”,<sup>35</sup> es necesario aclarar que la misma diversidad que hace parte de la discapacidad implica que no todas las personas se enfrentan ni a las mismas barreras ni de la misma manera. Se han identificado por lo menos tres grandes tipos de barreras sociales que ponen en condición de desventaja, excluyen o discriminan a las personas con discapacidad. En Colombia, en desarrollo de la CDPCD, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 define las barreras en tres categorías principalmente: barreras físicas o arquitectónicas, barreras comunicativas y las barreras actitudinales. En primer lugar, las barreras físicas o arquitectónicas son aquellos obstáculos materiales, tangibles, construidos, que impiden, restringen o dificultan el acceso permanencia, uso de espacios, objetos y servicios de carácter público, abiertos al público o privados por parte de las personas con discapacidad. Dentro de este tipo de barreras se encuentran las escaleras, la ausencia de rampas, ascensores, plataformas, pasamanos, puertas amplias, instalaciones sanitarias adecuadas, sitios especiales de

---

<sup>33</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 1.

<sup>34</sup> DE ASÍS, Rafael., et al. Sobre la accesibilidad universal en el derecho. Madrid: Dykinson, 2005. Pág. 65.

<sup>35</sup> Ibídem. Pág. 66.

parqueo, espacios de atención y de servicio al cliente prioritarios, entre muchos otros.<sup>36</sup>

En segundo lugar, se encuentran las barreras comunicativas, que se refieren a aquellos obstáculos que impiden o dificultan a las personas con discapacidad, principalmente a aquellos con discapacidad sensorial e intelectual, a acceder de forma completa, en condiciones de igualdad y sin restricciones a la información, a la comunicación y al proceso comunicativo en general, a través de cualquier medio.<sup>37</sup>

En tercer lugar, las barreras actitudinales corresponden a las conductas, actitudes, ideas, imaginarios colectivos, palabras, frases, sentimientos, estigmas y prejuicios de las personas, con o sin discapacidad, cuyos efectos son los de excluir directamente o los de impedir u obstaculizar, por omisión, el acceso real y en condiciones de igualdad a los derechos, servicios y oportunidades sociales por parte de las personas con discapacidad. Ejemplos de estas barreras son expresiones, acciones e ideas como: las personas con discapacidad son “incapaces” de tomar sus propias decisiones y por lo tanto no pueden recibir y administrar las ayudas que se le entregan, que no pueden diseñar y vivir su propio proyecto de vida, entre otros.<sup>38</sup>

Finalmente, se puede afirmar entonces que la discapacidad es una manifestación de la diversidad humana, que puede ser física, sensorial, intelectual, mental o múltiple, que se caracteriza por su complejidad y porque genera la necesidad de que se adopten ajustes razonables y medidas de diseño universal que conlleven a la eliminación de las barreras que restringen la inclusión social de las personas con discapacidad y que potencien el goce de sus derechos y su inclusión social. En este trabajo los tipos de discapacidad que delimitarán el análisis de la accesibilidad al sistema de transporte colectivo en Bogotá, específicamente el SITP, son la discapacidad sensorial y física, que principalmente enfrentan a barreras físicas y comunicativas. Así pues, no se analizará la accesibilidad al sistema de las personas con discapacidad mental o intelectual.

## ***1.2. El derecho de las personas con discapacidad al transporte público accesible.***

Este trabajo analiza desde el derecho constitucional la accesibilidad para las personas con discapacidad, específicamente al transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros<sup>39</sup> dentro del Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros<sup>40</sup> de Bogotá, lo que en términos prácticos son los buses del SITP.

---

<sup>36</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley estatutaria 1618 de 2013, “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.” Art. 5, núm. C.

<sup>37</sup> *Ibidem.* Art. 5, núm. B.

<sup>38</sup> *Ibidem.* Art. 5, núm. A.

<sup>39</sup> El Decreto 170 de 2001 en el artículo 6º define el **servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros** como “aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a ésta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.”

Para entender el problema de investigación sobre el que se fundamenta este trabajo, solo basta caminar por las calles y subirse a un bus de servicio público colectivo en Bogotá para darse cuenta que de forma autónoma una persona en silla de ruedas está imposibilitada para acceder a este servicio de transporte. Asimismo, la estructura física de la ciudad no está diseñada de manera inclusiva, que le permita a la población con discapacidad física o sensorial movilizarse adecuadamente y de forma independiente. Esto es tan sólo uno de los ejemplos. Como lo explica el arquitecto Andrés Arturo Martínez de la Universidad de los Andes, la ciudad no está diseñada para las personas con discapacidad, en tanto que no se piensa en sus necesidades, sino en la funcionalidad de los espacios construidos.<sup>41</sup>

Es claro entonces que en Bogotá las personas con discapacidad física y sensorial enfrentan barreras físicas, comunicativas y actitudinales en su diario vivir para desenvolverse socialmente con independencia. El transporte público y el derecho a la movilidad por el territorio nacional son condiciones necesarias para que se puedan materializar otros derechos que garantizan una vida digna, por ejemplo, el trabajo, la educación, la salud, la recreación y el acceso a la cultura, entre otros.<sup>42</sup>

En este sentido, según el Banco Mundial y la OMS, el entorno construido, los sistemas de transporte, la información y las comunicaciones son frecuentemente inaccesibles para las personas en condición de discapacidad, por lo que se ven privadas de ejercer varios de sus derechos básicos, como el derecho al trabajo, la educación o a la salud, debido a que donde habitan no cuentan con un sistema de transporte accesible.<sup>43</sup>

Así mismo, el movimiento de las personas con discapacidad ha sostenido que el acceso al entorno físico y al transporte público es una condición previa para que ejerzan su libertad de circulación, garantizada en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.<sup>44</sup>

<sup>40</sup> El Sistema de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros está definido en la Ley 769 de 2002 como: *“el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.”* Art. 1.

<sup>41</sup> Dice el arquitecto Martínez: *“(…) la ciudad no está diseñada para las personas con limitaciones pues muchos proyectos arquitectónicos no acatan esta serie de elementos o funciones que debería tener para las personas discapacitadas. La ciudad en general no piensa en ese tipo de personas, solo piensa en tener un sistema funcional”.* Visto en: Cfr. UNIVERSIDAD DEL ROSARIO. Plaza Capital, Periodismo y Opinión Pública. ISSN 1900 – 5113. Edición 32, Bogotá, 2011.

<sup>42</sup> Cfr. PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 172.

<sup>43</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD; BANCO MUNDIAL. Informe Mundial sobre la Discapacidad. Malta, 2011. Pág. 10.

<sup>44</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 1. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>

Adicionalmente, y reforzando la importancia del acceso al transporte público para las personas con discapacidad, en la CDPCD se establece el derecho de accesibilidad al transporte público y se plantea la obligación de los Estados parte de garantizarla.<sup>45</sup> Entonces, en desarrollo de esta obligación, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 consagró el acceso al transporte para las personas en condición de discapacidad como derecho fundamental autónomo en el artículo 15, estableciendo que los sistemas de transporte masivo deben cumplir desde la fase de diseño con las normas de accesibilidad esta población, así como las señalizaciones y en los espacios públicos deberán contar con el uso de símbolos adecuados desde en el marco del diseño universal.<sup>46</sup>

Podría pensarse que este es un tema de reciente incorporación al ordenamiento jurídico en el país, por lo poco que se ha hecho materialmente para su realización y a que es posterior a la CDPCD, pero en Colombia desde el 1996 existe una norma del orden nacional que establece la accesibilidad, por lo menos en su texto literal, para personas con discapacidad física. Es así como la Ley 336 de 1996, el Estatuto Nacional de Transporte, exige que las condiciones técnicas de los distintos medios de transporte tuvieran las adaptaciones necesarias para garantizar el acceso a esta población.<sup>47</sup> Así mismo, la llamada Ley General de Discapacidad, Ley 361 de 1997, establecía la obligación de adaptación progresiva de los sistemas de transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial.<sup>48</sup>

Posteriormente, se definió el transporte público desde la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), como el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales,

---

<sup>45</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 9, Núm. 1., Literal a.

<sup>46</sup> El artículo 15 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, sobre el derecho al transporte de las personas en condición de discapacidad, establece que: *“Las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con el artículo 9°, numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Para garantizar el ejercicio efectivo de este derecho, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas deben adoptar las siguientes medidas: 1. **Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad;** 2. *La señalización de los aeropuertos, terminales de transporte aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, medios de transporte masivo y espacios públicos, deberán contar con el uso de símbolos adecuados en el marco del diseño universal. Esta señalización debe estar acompañada de campañas cívicas de sensibilización y de difusión adecuadas, flexibles y de amplia cobertura;* 5. *Adaptar en los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad;(...)*”*

<sup>47</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 336 de 1996, “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”. Dice el texto del artículo 32: *“Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.”*

<sup>48</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 361 de 1997 “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones”. El artículo 61 establece que: *“El Gobierno Nacional dictará las medidas necesarias para garantizar la adaptación progresiva del transporte público, así como los transportes escolares y laborales, cualquiera que sea la naturaleza de las personas o entidades que presten dichos servicios.”*

paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. Con respecto a las personas con discapacidad, esta Ley establece en su artículo 1º, que el derecho a circular por el territorio nacional está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para que se garantice la seguridad y comodidad de las personas con discapacidad física.<sup>49</sup>

En el 2003, partiendo de una definición propia de discapacidad desde el modelo social<sup>50</sup>, el Decreto 1660 de 2003, establece los parámetros sobre los que se debieron comenzar a sentar las bases para el transporte público urbano masivo accesible, poniendo reglas concretas, que pretenden la garantía de la accesibilidad al transporte público, la cual define como:

*“(…)la condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.”<sup>51</sup>*

Siendo así, la accesibilidad al transporte público para las personas en condición de discapacidad en Colombia se estableció como obligación para el cumplimiento de las autoridades administrativas, desde el ámbito normativo nacional, desde 1996 de una manera general y menos estructurada, aunque de una manera específica y con lineamientos más claros con la expedición del Decreto 1660 de 2003. Asimismo, con la expedición de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, esta protección se amplió al punto de establecerse el derecho fundamental de acceso al transporte público para todas las personas con discapacidad, incluidas aquellas con discapacidades físicas y sensoriales

A pesar de esto, los lineamientos en la materia no han sido cumplidos por las entidades locales a quienes les corresponde la ejecución de los sistemas de transporte público urbano. Para el estudio del acceso al SITP en Bogotá, se parte del incumplimiento hasta la actualidad de estas normas, en tanto que la ciudad aún impone barreras que niegan la autonomía y vulnera el ejercicio de los derechos constitucionales en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad, haciendo falta que se realicen acciones afirmativas que, por medio de un trato

<sup>49</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. Art. 2. **Esta ley fue reformada por la Ley 1383 de 2010, que en su artículo 1 establece:** *“En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”* (Subrayas fuera del texto original).

<sup>50</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Gobierno Nacional, 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”. Según este Decreto, la discapacidad *“Es toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.”*

<sup>51</sup> Ibídem.



diferenciado y de políticas públicas de inclusión, lleven a que se les garanticen sus derechos en condiciones de igualdad, y se acabe con la discriminación a la que son sometidos a diario. Esto no quiere decir que en el próximo capítulo, no se lleve a argumentar que actualmente existen herramientas jurídicas que puedan llevar a que en los próximos años pueda llegar a cambiar esta situación de discriminación.

### ***1.3. Relación constitucional entre la discapacidad y la igualdad - principio, derecho fundamental.***

Para el desarrollo de la tesis de este trabajo se propuso el análisis de tres categorías jurídicas: discapacidad, accesibilidad y progresividad, las cuales desde el derecho constitucional constituyen en conjunto el fundamento de la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público en Bogotá. Un estudio constitucional de la igualdad debe abordarse desde la justicia y desde la teoría del derecho. A continuación se establecerán los elementos principales que desarrollan la igualdad desde la teoría jurídica, la jurisprudencia y las normas nacionales e internacionales.

Para comenzar, acudiendo al ordenamiento jurídico colombiano, la Corte Constitucional desde la sentencia T-402 de 1992, ha determinado que la igualdad es un valor, un principio y un derecho, por lo que en la Carta Política se define desde estas categorías. En primer lugar, los valores son normas que establecen fines dirigidos en general a las autoridades creadoras del derecho y en especial al legislador; la igualdad como valor puede observarse desde el preámbulo de la Constitución. En segundo lugar, los principios son normas que establecen un deber ser específico<sup>52</sup> del cual se deriva un espacio de discrecionalidad legal y judicial; como principio, la igualdad puede observarse en el preámbulo y en el artículo 13 de la Constitución. En tercer lugar, los derechos fundamentales son aquellos inherentes a los seres humanos, lo cuales en Colombia bajo lo establecido en la Constitución de 1991 son objeto de protección especial y de inmediato cumplimiento para el Estado; se establece la igualdad como derecho fundamental en el artículo 13 de la Constitución.<sup>53</sup>

Teniendo en cuenta esto, la igualdad como valor y como principio debe orientar el accionar de los particulares y de los funcionarios públicos que garantizan la prestación del servicio de transporte público urbano en el país, buscando que las normas en el nivel local garanticen la igualdad de las personas con discapacidad al acceso al transporte público. Mientras tanto, la igualdad como derecho fundamental se convierte en la prescripción que pueden exigir las personas con discapacidad a las autoridades administrativas para que garanticen las condiciones materiales de igualdad que les permitan el acceso al transporte público.

---

<sup>52</sup> Según Robert Alexy, los principios son mandatos de optimización, esto es *"normas que ordenan que algo sea realizado en la mayor medida posible"*. Visto en: ALEXY, Robert. Teoría de los Derechos Fundamentales. trad. E. Garzón Valdés, Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001 (2ª. Reimp.).

<sup>53</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-228 de 2011 M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

Por otro lado, la igualdad es uno de los pilares de la justicia y por tanto los sistemas jurídicos deben tenerla como punto de referencia. Por ende, el problema que se ha planteado sobre la falta de acceso al transporte público colectivo por parte de la población con discapacidad en Bogotá, conlleva a su análisis desde la teoría de la justicia, en donde puede encontrarse el fundamento del tratamiento diferenciado que busca que esta población alcance la igualdad material.

En este sentido, Niklas Luhmann aborda la igualdad desde el derecho y establece su estrecha relación con la justicia, siendo para este autor su piedra angular: “La igualdad es la preferencia más abstracta del sistema: el último criterio de atribución de lo que está en conformidad (o en discrepancia) con el derecho, en los casos de disputa. En esta función adopta también el nombre de ‘justicia’”.<sup>54</sup>

Adicionalmente, Luhmann afirma que la igualdad misma fundamenta también los tratamientos diferenciales cuando materialmente existan condiciones que la contradicen: “(...) El tratamiento de lo igual servirá entonces como regla, a partir de la cual son posibles las excepciones cuando la desigualdad de los casos sea patente.”<sup>55</sup> Es de esta manera que se justifica el trato diferenciado, siempre y cuando, excepcionalmente el caso concreto dé las suficientes razones para realizarlo. Este es el caso de las personas con discapacidad física y sensorial, en donde se encuentra la necesidad de un tratamiento diferente con respecto a los demás ciudadanos, para que se les garantice el acceso en condiciones de igualdad al transporte público.

Ahora bien, la realización plena de los seres humanos está directamente relacionada con la integración en su comunidad.<sup>56</sup> Esta integración se evidencia con respecto a la forma en que los bienes y servicios están repartidos en la sociedad, de tal manera que el hecho de que todos los miembros accedan a sus beneficios de manera equitativa será indicador de lo que Rawls denomina una “sociedad bien ordenada”. Es decir que, una sociedad que garantiza la inclusión social tendrá el beneficio de obtener el aprovechamiento de las capacidades que provienen de sus individuos, y también sus individuos obtendrán los beneficios de hacer parte de dicha sociedad.<sup>57</sup>

A propósito de lo anterior, Amartya Sen plantea que se debe garantizar el acceso a los bienes y a las oportunidades a las comunidades e individuos, teniendo en cuenta sus diferencias y necesidades particulares. Asimismo, se debe entender que partiendo de esas diferencias se tienen también distintas capacidades que cada persona debe poder ejercer en función de su bienestar y del de su comunidad.<sup>58</sup>

---

<sup>54</sup> LUHMANN, Niklas. La clausura operativa del sistema del derecho (viii-ix) en *El Derecho de la Sociedad*. México: Universidad Iberoamericana, 2002. Pág. 167.

<sup>55</sup> *Ibíd.* Pág. 168.

<sup>56</sup> RAWLS, John. Ideas fundamentales” La Justicia como Equidad: Una Reformulación. Barcelona: Paidós, 2002. Pág. 26.

<sup>57</sup> *Ibíd.*

<sup>58</sup> SEN, Amartya. Desarrollo y libertad. Barcelona, Planeta, 2000. Pág. 24.

Una de las metas de lo que Rawls llama “la justicia como equidad” “es proporcionar una base filosófica y moral aceptable para las instituciones democráticas y afrontar así las demandas de la libertad e igualdad”<sup>59</sup>. Es por esto que para que exista la justicia, desde la perspectiva de este autor, y para que las personas en situación de discapacidad puedan desenvolverse de forma libre e igual en la sociedad, se deben garantizar los mínimos que lleven a que esto se materialice. Para esto se debe tener una sociedad bien ordenada y efectivamente regulada por una concepción pública de la justicia. En este modelo de sociedad los ciudadanos no pueden concebir la organización social sobre la base de principios jerárquicos que expresen valores aristocráticos, es decir, de beneficios que aventajen a algunos miembros con respecto a los demás.<sup>60</sup>

Es por lo anterior que el sistema jurídico, con el fin de materializar la igualdad y en función de la justicia, debe dar trato diferencial en el caso del acceso al transporte público de las personas con discapacidad física y sensorial, en tanto que no se puede permitir la creación de un precedente injusto dentro del sistema; se debe pretender por su unidad operativa.<sup>61</sup> Además, si la igualdad es uno de los valores y principios del Estado Colombiano, y su garantía conlleva a la justicia (que se constituye al mismo tiempo como derecho)<sup>62</sup>, la garantía del acceso al servicio de transporte público de las personas con discapacidad física y sensorial se hace necesaria para aproximarse a la idea de una “sociedad bien ordenada”, en donde se aprovechan también las capacidades diversas de los individuos por medio de su integración.

Puede afirmarse entonces que se está excluyendo y discriminando, en contravía de lo que se ha planteado sobre la igualdad y la justicia, a las personas con discapacidad por razón de su condición, en tanto que no se les está garantizando el acceso al transporte público colectivo en Bogotá por medio del SITP. Esto debido a que su implementación desde el punto de vista contractual no contempló la accesibilidad al sistema, generando una jerarquización social de esta población con respecto a quienes no tenemos discapacidad, en donde no se cumple con otorgarles los mínimos de libertad e igualdad.<sup>63</sup> Cabe aclarar que en el segundo capítulo se mostrará que esta afirmación debe matizarse, en tanto que por lo menos formalmente, como se verá, se establecieron parámetros en el último Manual de Operaciones del SITP, expedido en

---

<sup>59</sup> Cfr. RAWLS, John, “Ideas fundamentales” en *La Justicia como Equidad: Una Reformulación*. Barcelona: Paidós, 2002. Pág. 27.

<sup>60</sup> *Ibidem*. Pág. 28.

<sup>61</sup> Cfr. LUHMANN, Niklas. La clausura operativa del sistema del derecho (viii-ix) en *El Derecho de la Sociedad*. México: Universidad Iberoamericana, 2002. Pág. 171.

<sup>62</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de 1991. Preámbulo.

<sup>63</sup> Desde el ámbito constitucional en Colombia, la igualdad tiene un carácter abierto en doble sentido. En primer lugar, desde el punto de vista histórico, dado que el trato igual o desigual varía en el tiempo. En segundo lugar, no es posible hacer un listado de rasgos que se consideran irrelevantes y que no pueden ser tenidos en cuenta para dar un trato diferente a dos o más personas. Es por esto que el principio de igualdad se manifiesta de distintas maneras en los ordenamientos jurídicos. Visto en: BRITO MELGAREJO, Rodrigo. Principio de Igualdad en el Derecho Constitucional Comparado. Pág. 137 y 138. [En línea] Disponible en Internet: <URL: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1968/9.pdf>

2014, que busca la accesibilidad que se le había negado en el Manual de Operaciones de 2010 anexo al contrato de operación del sistema.

Lo anterior puede analizarse desde lo plasmado dentro de la Observación General No. 20 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, donde se establece que en el caso de que no exista garantía en condiciones de igualdad de los derechos establecidos en el PIDESC, se está incurriendo en discriminación. Esta discriminación puede ser directa, cuando un ser humano tiene condiciones menos favorables para el ejercicio de sus derechos constitucionales o cuando por medio de actos u omisiones se le cause un perjuicio que disminuya la garantía de dichos derechos. Para superar esta discriminación, los Estados deben tomar medidas que garanticen de forma real y efectiva esa discriminación de facto, en el caso de población vulnerable o históricamente discriminada, como las personas con discapacidad, con el objetivo de garantizar la igualdad en el acceso y el ejercicio de sus derechos fundamentales.<sup>64</sup>

En el ordenamiento jurídico colombiano, el artículo 13 de la Constitución determina que las personas con discapacidad son sujetos de especial protección constitucional y que el Estado deberá tomar todas las medidas que permitan que esta población logre su igualdad real y efectiva. Por lo tanto, según dicho artículo, las personas con discapacidad tienen una protección constitucional reforzada: "(...) el Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan (...)".<sup>65</sup>

Por tanto, partiendo de la base de que las personas en condición de discapacidad han sido tradicionalmente excluidas, se entiende que es una obligación del Estado, en función de la igualdad y de la justicia, adoptar todas las medidas que sean necesarias para lograr una igualdad real y efectiva, superando lo formal o jurídico. Esto se traduce en brindarles las condiciones, la protección y oportunidades como ciudadanos, haciendo ajustes razonables y acciones afirmativas que permitan su inclusión social.<sup>66</sup>

En el caso concreto de las personas en situación de discapacidad, en función del artículo 13 de la Carta Magna, ha expresado la Corte Constitucional colombiana que las personas con discapacidad gozan de los mismos derechos de todos los ciudadanos, solo que su garantía demanda del Estado la atención diferenciada que garantice "el pleno ejercicio de sus derechos, su amplia participación en la vida social y un desarrollo vital de sus intereses."<sup>67</sup> La jurisprudencia de la Corte Constitucional que ha hecho referencia al derecho a la igualdad con respecto a la población con discapacidad

---

<sup>64</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales Observación General No. 20. Ginebra, 2009.

<sup>65</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de 1991. Art. 13.

<sup>66</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA, Corte Constitucional. Sentencia T-010 de 2011, M.P. María Victoria Calle Correa.

<sup>67</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA, Corte Constitucional. Sentencia C-381 de 2005, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

es reiterada, donde siempre se puede encontrar como punto común para su protección la necesidad de un trato preferencial. En tanto que si se les trata como iguales se estaría desprotegiéndolas y por ende discriminándolas, debido a que no pueden gozar plenamente de sus derechos y libertades, ni mucho menos cumplir con sus obligaciones.<sup>68</sup>

En nuestro ordenamiento jurídico la no discriminación y la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad se convierte en un derecho fundamental, como lo afirmó la Corte Constitucional en la Sentencia T-288 de 1995. Esto es la máxima expresión de la igualdad como valor, como principio y como derecho, en tanto que el Estado desde la rama jurisdiccional acepta la condición especial de esta población, reconoce su discriminación histórica y orienta a las autoridades para que cambien dicha situación por medio de medidas de diferenciación, así como en el caso concreto protege los derechos de los demandantes en función de equiparar sus condiciones a las de quienes no tienen discapacidad.

Adicionalmente, como fundamento de los derechos constitucionales, y del Estado Social de Derecho, se encuentra la dignidad humana. La Corte Constitucional Colombiana, con ocasión del examen del papel que cumple la dignidad humana en el ordenamiento jurídico, explica que se hace una diferenciación entre el papel de los principios y de los derechos fundamentales a partir de la función que cumplen y no en razón de su estructura, dado que se reconoce que tanto los derechos fundamentales como los principios son mandatos de optimización directamente aplicables, siendo los primeros los que permitirían la apertura de nuevos ámbitos de protección y abrirían la posibilidad de "concretar con mayor claridad los derechos fundamentales"<sup>69</sup>.

En una sentencia más reciente la Corte Constitucional explicó qué medidas de protección pueden promoverse para proteger el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad, la cual se puede ver materializada su la inclusión social. Es decir que para que se haga efectivo el derecho a la igualdad, es necesario comprender que la protección constitucional reforzada se extiende, en primer lugar, a la eliminación de medidas discriminatorias o excluyentes; en segundo lugar a la remoción de obstáculos y barreras de acceso a sus derechos de ciudadanía política, civil y social; en tercer lugar, a las acciones afirmativas o de discriminación positiva, que les permitan acceder, en igualdad de condiciones, al goce de sus derechos fundamentales; y en cuarto lugar, a las políticas de prevención, rehabilitación e integración social. Lo cual

---

<sup>68</sup> Ver también en este mismo sentido: Sentencia T-378 de 1997, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz; Sentencia T-006 de 2008. M.P. Mauricio González Cuervo; Sentencia C-381 de 2005, M.P. Jaime Córdoba Triviño; Sentencia T-067 de 1994 M.P. José Gregorio, Hernández Galindo, C-371 de 2000, M.P. Carlos Gaviria Díaz; Sentencia C-401 de 2003, M.P. Álvaro Tafur Galvis, Sentencia No. T-402 de 1992. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>69</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-881 de 2002. M. P. Eduardo Montealegre Lynett.

se puede traducir como una equiparación efectiva y real de oportunidades para el goce de los derechos que se reconocen a una persona.<sup>70</sup>

Por otro lado, el trato diferencial que debe darse a las personas con discapacidad en las principales actividades de la vida social está ligado directamente al derecho a la igualdad, por ejemplo acceder a un médico (derecho fundamental a la salud), trabajar dignamente en lo que deseen (derecho fundamental al trabajo), ir a un museo (derecho al conocimiento y la cultura), ir a la escuela (derecho a la educación).<sup>71</sup> Esto, debido a que por sus condiciones físicas, sensoriales o mentales, las personas con discapacidad no pueden ejercer estos derechos con base en las mismas condiciones materiales en las que lo hace una persona que no la tenga. Para que quienes pertenecen a esta población lo puedan hacer, requieren de ayudas técnicas, diseños accesibles y espacios inclusivos. Esto implica superar las barreras físicas, comunicativas y actitudinales con las que se encuentran diariamente las personas con discapacidad para desenvolverse en sociedad, lo cual se ha llamado accesibilidad.<sup>72</sup>

Así pues, debe tenerse en cuenta que la garantía del derecho al transporte público accesible en las ciudades permite la garantía de otros derechos constitucionales como los mencionados en el párrafo anterior. Al garantizar el desplazamiento de los ciudadanos con discapacidad física y sensorial por este medio, se les está dando la oportunidad de que autónomamente ejerzan las libertades y derechos inherentes a su humanidad en condiciones de igualdad.<sup>73</sup>

Teniendo en cuenta esto, puede decirse que la garantía de los derechos constitucionales se fundamenta en la integralidad, en tanto que constituyen conjuntamente un cuerpo de libertades y garantías que conllevan a la realización de la dignidad del ser humano. Para Gregorio Mesa Cuadros, al referirse a los derechos humanos desde una perspectiva de integralidad, explica que son un conjunto compuesto por multiplicidad de contenidos, por demandas concretas de nuevas y diversas subjetividades, sujetos situados en momentos y espacios específicos, que desde el reconocimiento y su protección efectiva de la diversidad, asume como propias las ideas de todos los derechos como interdependientes, complejos, globales, universales, indivisibles e interrelacionados.<sup>74</sup>

En relación con lo anterior, se puede adicionar que los derechos constitucionales, en su integralidad, se configuran como derechos de igualdad en un sentido material o

---

<sup>70</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-006 de 2008. M.P. Mauricio González Cuervo.

<sup>71</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Constitución Política de 1991. Arts. 25, 44, 49, 52, 67.

<sup>72</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 1. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>.

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> MESA CUADROS, Gregorio. Derechos Ambientales en perspectiva de integralidad. Concepto y fundamentación de nuevas demandas y resistencias actuales hacia el “Estado ambiental de derecho”. Tesis Doctoral. Bogotá: Unibiblos, 2007. Pág. 24

sustancial, es decir no entendidos como aquellos que permiten defenderse ante cualquier discriminación normativa, sino a gozar de un régimen jurídico diferenciado o desigual ante una desigualdad de hecho que trata de ser limitada o superada<sup>75</sup>. Es por esto que el artículo 13 de la Constitución Política de Colombia implica la presencia de un derecho subjetivo, que en el caso que nos ocupa, tienen las personas con discapacidad física y sensorial a una protección constitucional reforzada y la aplicación por tanto de acciones afirmativas y de ajustes razonables que conlleven a que se les garantice el acceso al transporte público en Bogotá. Lo cual visto desde una perspectiva de integralidad sobre los derechos constitucionales, conlleva a la realización de la igualdad material.

En suma, puede decirse que la igualdad se constituye como elemento esencial de la justicia, que está más allá de la Ley en un sentido formal, y que se puede entender como el acceso a los bienes y servicios sociales para todos los ciudadanos atendiendo a sus necesidades específicas, permitiéndoles el desarrollo de sus capacidades individuales y su integración en la sociedad. Asimismo, su garantía material conlleva a la no discriminación y, desde una perspectiva de integralidad, a la realización de otros derechos constitucionales. Entonces, en el caso que nos ocupa implica entender los derechos desde una mirada integral, en donde la garantía de acceso al transporte público, plasmado como derecho en la CDPCD y reiterado por la Ley 1618 de 2013<sup>76</sup>, se hace indispensable para la materialización de otros derechos fundamentales en condiciones de igualdad, tales como la salud, el trabajo, la recreación, entre otros; lo cual contribuye la inclusión social de las personas con discapacidad física y sensorial.

---

<sup>75</sup> PRIETO SACHIS, Luis. Los Derechos Sociales y el principio de igualdad sustancial. Págs. 23 y 24. [En línea]. Disponible en Internet:  
<URL:<http://passthrough.fw-notify.net/download/868150/http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1658/3.pdf>>

<sup>76</sup> Estas dos normas serán desarrolladas en los siguientes apartes.

## **2. La Accesibilidad como herramienta jurídica y social para la igualdad material y la garantía del acceso al transporte público de las personas con discapacidad.**

Sin el acceso a la información y las comunicaciones, sin el acceso a los espacios construidos, al transporte, y sin la eliminación de las barreras sociales, no se puede lograr la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad.<sup>77</sup> La accesibilidad es uno de los ejes centrales de este trabajo, en tanto que fundamenta la materialización del derecho que tienen las personas con discapacidad, a que en virtud de la protección constitucional reforzada que tienen, se garantice su acceso al transporte público colectivo en condiciones de igualdad teniendo en cuenta sus necesidades. La accesibilidad implica la realización de dos elementos que tiene para materializarse, los ajustes razonables y la consolidación del diseño universal.

A continuación se analiza la accesibilidad desde el punto de vista constitucional, es decir qué se debe tener en cuenta para que opere materialmente este derecho que se constituye como una manifestación práctica de la igualdad, y se abordan sus elementos jurídicos con el objetivo de entender cómo ha sido concebido en nuestro país, tomando como base su relación directa con el derecho a la igualdad. Siendo así, en primer lugar, se hará un análisis de los instrumentos internacionales que han establecido los principios y reglas que orientan la accesibilidad. En segundo lugar, se explicará el diseño universal y los ajustes razonables, como elementos que determinan la realización de la accesibilidad. En tercer lugar, se estudiarán las normas de nivel nacional que estudian la accesibilidad, y así posteriormente analizar la jurisprudencia constitucional en la materia.

### **2.1. La accesibilidad en el derecho internacional.**

La accesibilidad es un derecho humano internacionalmente reconocido que busca la garantía de la igualdad para las personas en condición de discapacidad. La CDPCD la define como la ausencia de barreras a los entornos físicos, al transporte, a la información y las comunicaciones,<sup>78</sup> al transporte, al trabajo, a los servicios sociales y a cualquier espacio en el que se desarrolle la vida humana, en condiciones de igualdad.<sup>79</sup> Este instrumento internacional no es el primero que desarrolla esta

---

<sup>77</sup> VERSWYVEL, Sonia. Manual con las medidas básicas para la construcción accesible. Bogotá, 2012. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://www.silladeruedasengestion.org/sccs/manual.php?id=1>>

<sup>78</sup> Cabe recordar que siempre que se habla de acceso a la información y comunicaciones, se está incluyendo a las tecnologías de la información y la comunicación (TIC).

<sup>79</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 9, Núm. 1.

Varios instrumentos internacionales, resoluciones o programas se refieren a las personas con discapacidad y sus derechos, dentro de los cuales la accesibilidad al transporte público se convierte en un elemento determinante, se adoptaron durante el final del siglo anterior y a comienzos del presente. Entre ellos pueden destacarse la *Declaración de los Derechos de los Impedidos de las Naciones Unidas*



categoría, pero actualmente es el principal y sus mandatos están vigentes; fue introducido al sistema jurídico por vía de la Ley 1346 de 2009 y hace parte del bloque de constitucionalidad.<sup>80</sup>

Según la Observación General No. 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (de ahora en adelante el Comité), la accesibilidad desde la perspectiva de la discapacidad es una reafirmación del aspecto social del derecho al acceso. La CDPCD incluye la accesibilidad como uno de sus principios fundamentales, lo cual la convierte en “una condición previa esencial para que las personas con discapacidad disfruten de manera efectiva y en condiciones de igualdad de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales.”<sup>81</sup>

La accesibilidad es también un derecho que articula y potencia el goce efectivo de otros derechos para que las personas con discapacidad puedan participar plenamente en la sociedad, vivan de manera independiente, y puedan ejercer sus derechos humanos y libertades constitucionales en condiciones de igualdad. Esto implica que el derecho a acceder a un sistema de transporte urbano masivo para las personas en situación de discapacidad física y sensorial, se configura como parte integral de un universo de bienes, servicios y productos que deben concebirse o hacerse progresivamente accesibles para erradicar la discriminación histórica hacia esta población.<sup>82</sup>

Desde la perspectiva del derecho internacional, es necesario considerar las Normas Uniformes: sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diciembre de 1993. Estas surgen como consecuencia de una serie de convenciones, reuniones y programas enmarcadas en las Naciones Unidas que tenían como objetivo promover la eliminación de la discriminación contra las personas con discapacidad.<sup>83</sup>

La Asamblea General del Consejo Económico y Social decidió elaborar un instrumento internacional frente al tema a través de la Resolución 1990/26. Por lo que se decidió establecer un grupo especial de trabajo que tenía como objetivo establecer normas uniformes sobre la igualdad de oportunidades para la población con discapacidad, en

---

(ONU, 1975), el *Programa De Acción Mundial Para Las Personas Con Discapacidad* (ONU, 1982), las *Normas Uniformes: Para la Igualdad de Oportunidades para personas con Discapacidad* (ONU, 1994), la *Resolución de la Situación de los Discapacitados en el Continente Americano* (OEA, 1995), el *Compromiso de Panamá con las Personas con Discapacidad en el Continente Americano* (OEA, 1996), la *Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad* (OEA, 1999).

<sup>80</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-223 de 2010. M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

<sup>81</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 2. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>

<sup>82</sup> *Ibidem*. Pág. 5.

<sup>83</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Normas Uniformes: Para la Igualdad de Oportunidades para personas con Discapacidad. Aprobada mediante Resolución/48/96. Nueva York, 1993.

donde se incluían sectores gubernamentales y no gubernamentales, en especial organizaciones de personas con discapacidad o expertas en el tema.<sup>84</sup>

Una de las líneas de acción prevista para la igualdad de participación, contemplada en el artículo 5º de dicho instrumento, es la posibilidad de acceso, la cual contribuye a la generación de igualdad de oportunidades en todas las esferas de la sociedad, en donde los Estados, con respecto a las personas en situación de discapacidad deben: “a) establecer programas de acción para que el entorno físico sea accesible; y b) adoptar medidas para garantizar el acceso a la información y la comunicación.”<sup>85</sup>

Frente a los programas de acción para que el entorno físico sea accesible, se plantearon cuatro acciones puntuales a seguir. La primera estableció que los Estados deben adoptar medidas para eliminar los obstáculos a la participación en el entorno físico a través de la elaboración de normas y directrices que aseguren el acceso a diferentes sectores de la sociedad. La segunda, identificó a los Estados como agentes que deben velar por que los arquitectos, técnicos de la construcción y demás profesionales que tengan incidencia en el diseño y construcción del entorno físico, puedan obtener información adecuada sobre la política de discapacidad y las medidas que permitan su acceso.<sup>86</sup> La tercera acción definió que desde el principio se incluyeran las medidas para asegurar el acceso a través del diseño y la construcción del entorno físico. Finalmente, la cuarta acción estableció que es necesario consultar a las organizaciones de personas con discapacidad cuando se elaboren normas y disposiciones que aseguren el acceso.<sup>87</sup>

En cuanto al acceso a la información y a las comunicaciones se estableció que, primero, las personas con discapacidad y sus familias deben tener información completa sobre el diagnóstico, los derechos, servicios y programas disponibles. También estableció que los Estados deben encargarse de la elaboración de estrategias para que los servicios de información y documentación sean accesibles a diferentes grupos de personas con discapacidad. Adicionalmente, se planteó la necesidad de considerar la utilización del lenguaje de señas en la educación de los niños sordos y las personas en su entorno (y considerar las necesidades de comunicación para las personas con otro tipo de discapacidades de comunicación).<sup>88</sup>

Asimismo, se estableció que el acceso a la información debe ser estimulado por el Estado a través de los medios de información como la televisión, radio y periódicos los cuales cumplen con la característica de ser medios masivos y accesibles a la mayoría de la población. Finalmente, se declaró la importancia que los Estados velen por que los nuevos sistemas de servicios y de datos informatizados ofrecidos al público sean desde el inicio accesibles a las personas con discapacidad.<sup>89</sup>

---

<sup>84</sup> *Ibidem.*

<sup>85</sup> *Ibidem.*

<sup>86</sup> *Ibidem.*

<sup>87</sup> *Ibidem.*

<sup>88</sup> *Ibidem.*

<sup>89</sup> *Ibidem.*

Entonces, las Normas Uniformes: sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, vigentes desde 1993, se constituyen como un instrumento de suma importancia sobre el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad física y sensorial, en tanto que promovió acciones concretas para que los Estados generaran políticas y programas que llevaran a su realización en todos los ámbitos y para la eliminación de las barreras arquitectónicas, comunicativas y actitudinales, incluyendo aquellas presentes en el servicio de transporte público en las ciudades.

Por su parte, la Observación general del PIDESC N° 5: “Las personas con discapacidad”, desarrollada por la ONU, establece como una de las obligaciones generales de los Estados Partes, mejorar la situación de acceso de las personas con discapacidad a los servicios públicos, derechos fundamentales, y a los bienes y servicios a los que acceden todas las personas en la sociedad, entre ellos el transporte público.<sup>90</sup>

En este mismo sentido, el artículo 3° de la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad de 1999 dispuso que los Estados parte de este tratado deberán garantizar el acceso la infraestructura, a los distintos servicios públicos, entre ellos el transporte público, en función de la garantía de la inclusión social de las personas con discapacidad y el ejercicio de sus derechos en condiciones de igualdad.<sup>91</sup>

Por otro lado, según lo establecido en la CDPCD la accesibilidad adquiere jurídicamente un estatus de mayor categoría, en tanto que se establece como principio y derecho, brindándole mayor fuerza normativa y aptitud para ser exigible judicial y administrativamente. Es así como la CDCPD obliga al Estado colombiano a que adopte las medidas pertinentes para asegurar a las personas con discapacidad, entre otros, el acceso al entorno físico, al transporte, a la información y las comunicaciones, así como a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, en zonas urbanas y rurales. Para asegurar el cumplimiento de estas medidas, exige que se identifiquen y se eliminen las barreras de acceso, entre otras, de las vías públicas y el transporte.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Aplicación del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación General No. 5. Ginebra, 1994. El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), incorporado por Colombia en su sistema jurídico por medio de la Ley 74 de 1968.

<sup>91</sup> Incorporada al ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 762 de 2002. El literal “b” del Artículo III de esta Convención establece que uno de los compromisos de los Estados parte es que: *“Las medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.”*

<sup>92</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 3, literal f; Art. 9. Dice el artículo: *“A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones*

El derecho a la accesibilidad se materializa por lo tanto, con el ofrecimiento de todos los medios necesarios para ejercer efectivamente los derechos que les corresponden a las personas. Por lo que es deber del Estado con base en el derecho a la igualdad, el realizar acciones afirmativas y realizar ajustes razonables en favor de las personas con discapacidad para garantizarles el goce de sus derechos, y en el caso que nos ocupa, enfocar estos esfuerzos para la garantía de acceso al transporte público de esta población en condiciones de igualdad.

Adicionalmentem, el Comité de la CDPCD, ha establecido en su Observación General No. 2 que la erradicación de la discriminación a las personas en situación de discapacidad, la eliminación de barreras y la garantía de acceso al ejercicio de sus derechos en condiciones de igualdad, debe incluir a todos los sectores, sin importar su naturaleza pública o privada. Entonces, la obligación surge para cualquiera que oferte servicios, bienes y productos abiertos al público o de uso público, de hacerlos accesibles para las personas con discapacidad. Esta aproximación encuentra su fundamento en que el hecho de que sólo se les exija la garantía de la accesibilidad a las autoridades estatales o aquellas entidades de carácter público no erradica la discriminación, en tanto que la negación del acceso se entiende como un acto discriminatorio, no importa de quién provenga.<sup>93</sup>

## ***2.2. La accesibilidad, los ajustes razonables y el diseño universal.***

En concordancia con la CDPCD, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 establece que para la eliminación de las barreras físicas, actitudinales y de acceso a la información y a las comunicaciones dentro de la materialización de la accesibilidad, es necesario en muchos casos contemplar los principios del diseño universal y llevar a cabo ajustes razonables. El diseño universal y los ajustes razonables, hacen parte integral de la normativa sobre accesibilidad para personas con discapacidad, y se hace relevante también al tratarse del acceso al transporte público urbano colectivo, el cual se aplicara en los próximos 25 años en Bogotá por medio del SITP.

Bajo la visión del modelo médico-rehabilitador, se planteaba que el problema de la accesibilidad surge de la persona que se desvía de los parámetros de normalidad. En este sentido, la discapacidad se entendía como una anormalidad y se generaba un estigma sobre esta población, dejándolos como sujetos paralelos a la sociedad que debían ser rehabilitados desde el punto de vista psíquico, físico, mental o

---

*abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. **Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo (...)***”(Negrilla y subrayas fuera del texto original)

<sup>93</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 2. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>

sensorial.<sup>94</sup> Sin embargo, cabe recordar que actualmente la concepción de accesibilidad se fundamenta en el modelo social, partiendo de la idea que los seres humanos nos caracterizamos por ser diversos, y por tanto se debe buscar la inclusión de todos los individuos en la sociedad dando respuesta a las necesidades que emergen de las distintas manifestaciones de la diversidad humana. De esta forma, la accesibilidad no se limita a buscar herramientas de acceso únicamente a la población con discapacidad sino que se contempla a la totalidad de personas sin importar la condición o situación en que puedan encontrarse. Así, la accesibilidad procura generar un entorno favorable para que todo el universo de personas pueda acceder a las oportunidades sociales, a los servicios públicos y a los derechos constitucionales.<sup>95</sup>

*"(...) La accesibilidad es una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido."*<sup>96</sup>

Por lo tanto, cuando se materializa la accesibilidad, teniendo como elemento esencial el diseño universal, se permite la adecuación del entorno, lo que conlleva a que las personas puedan desarrollar sus actividades diarias y ejercer sus derechos constitucionales, bajo el principio de igualdad y de la forma más independiente posible.<sup>97</sup> Para lograr esto, es necesario que las herramientas jurídicas, institucionales y las políticas públicas (como el SITP en Bogotá) contemplen mecanismos que favorezcan el acceso a bienes, servicios y a los espacios en condiciones de igualdad y sin discriminación. Para esto es necesario contar con los profesionales, arquitectos, las instituciones públicas y privadas, y la participación de los ciudadanos, principalmente de aquellos con discapacidad, para que el diseño de los entornos refleje la atención de sus necesidades y les garantice su inclusión social y el ejercicio de sus derechos fundamentales.<sup>98</sup>

<sup>94</sup> Cfr. ASIS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005. Pág. 12.

<sup>95</sup> Desde los distintos instrumentos internacionales sobre los derechos de las personas con discapacidad, y actualmente en la CDPCD, se ha abordado la accesibilidad no sólo para que se garantice la inclusión al entorno físico, sino también a la información y las comunicaciones.

Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006, Art. 9

<sup>96</sup> Comisión Central de Coordinación para la Promoción de Accesibilidad (CCPT). Concepto Europeo de Accesibilidad. Doorn, Holanda: CCPT 1996. Pág. 6.

<sup>97</sup> GARCÍA MADRUGA, Carolina. "La Red de 'Accesibilidad Universal' en la rehabilitación de barrios para la mejora de la sostenibilidad".. Madrid: Conferencia de Construcción Sostenible, 2010. Pág. 2.

<sup>98</sup> Como lo ha expuesto Rafael Asís: "La accesibilidad universal se presenta como una condición ineludible para el ejercicio de los derechos -en igualdad de oportunidades- por todos los individuos, y para, en último término, conseguir el logro de la igual dignidad humana, del libre desarrollo de la personalidad, de todas las personas. En ese sentido, no puede ser vista como una cuestión sujeta a la voluntad política, facultativa y graciable, o como una técnica para la rehabilitación de ciertas personas." Visto en: Cfr. ASIS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005. Pág. 57.

De esta concepción de un mundo diseñado para todos los seres humanos, surge el concepto de diseño universal, el cual parte de la base de que todos los ciudadanos debemos poder ejercer nuestros derechos en condiciones de igualdad. Según la CDPCD, por diseño universal, se entiende el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluye las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.<sup>99</sup>

Desarrollando la CDPCD, la Observación General No. 2 del Comité establece que la aplicación del diseño universal debe ser estricta para los Estados parte de la Convención, que debe incluirse desde el nivel normativo, aterrizándose en los programas, proyectos y políticas que se ejecuten desde lo público y lo privado. De esta manera la aplicación del diseño universal debe contribuir a que todas las personas, pero principalmente las personas con discapacidad física y sensorial puedan, entre otras cosas, desplazarse por calles sin barreras, entrar y mantenerse en vehículos accesibles de piso bajo en el transporte público, acceder a la información y la comunicación, entrar en edificios de diseño universal y desplazarse dentro de ellos.<sup>100</sup>

La CDPCD, la Observación General No. 2 del Comité, y la Ley Estatutaria 1618 de 2013, toman los fundamentos del diseño universal desde el desarrollo que se ha dado de esta categoría por académicos y distintos centros de estudio. El diseño universal nació en 1997 a partir de un grupo de diseñadores y abogados del Centro para el Diseño Universal de la Universidad Estatal de Carolina del Norte (*North Carolina State University*) en los Estados Unidos de América, que creó *los 7 Principios del Diseño Universal*, como una guía para integrar las características que solucionan las necesidades de la mayor cantidad de personas posibles, y, que pretenden lograr entornos accesibles en siete puntos básicos para eliminar las barreras de acceso físicas y a la información.<sup>101</sup>

La intención del diseño universal es hacer que el entorno construido, las comunicaciones, la información, los servicios y los productos, simplifiquen la vida de todas las personas, en tanto que sean accesibles, utilizables y comprensibles para todos con el menor costo posible. Dentro de los elementos que constituyen el diseño universal se encuentran: el uso equitativo; la flexibilidad de uso; el uso simple e

---

<sup>99</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006. Art. 2.

<sup>100</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pp 5-6.. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

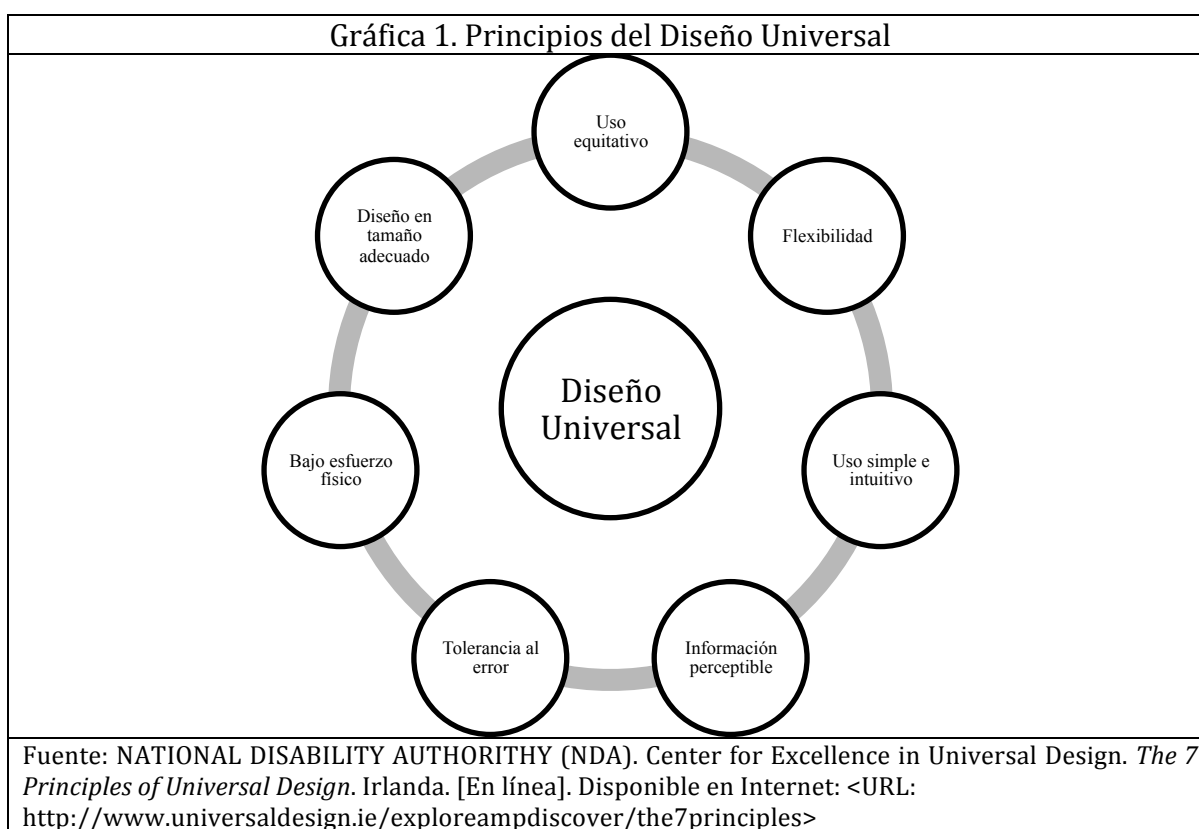
<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>

<sup>101</sup> Cfr. ASIS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005. Pág. 64.

NATIONAL DISABILITY AUTHORITY (NDA). Center for Excellence in Universal Design. *The 7 Principles of Universal Design*. Irlanda. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.universaldesign.ie/exploreampdiscover/the7principles>>

intuitivo; la información perceptible; la tolerancia al error; el bajo esfuerzo físico; y el diseño adecuado en tamaño.<sup>102</sup>

La siguiente gráfica explica los principios del diseño universal:



El uso equitativo hace referencia a que el diseño es útil para las personas con distintas habilidades y capacidades, de esta manera el uso de un espacio, lugar o servicio no serán de uso exclusivo de un segmento de la población, sino que será inclusivo en la participación de todos. La flexibilidad en el uso se refiere a que el diseño se acomode a un amplio rango de preferencias y habilidades individuales. El uso simple e intuitivo es fácil de entender, tiene en cuenta la experiencia, conocimientos, habilidades lingüísticas, o del grado de experiencia del usuario. La información perceptible, es

<sup>102</sup> Cfr. ASIS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005. Pág. 64-65.

aquella que comunica de manera eficaz lo que se desea transmitir al usuario, atendiendo a las condiciones ambientales o a las capacidades sensoriales del individuo. La tolerancia al error busca minimizar los riesgos y las consecuencias adversas de acciones involuntarias o accidentales. Que se exija poco esfuerzo físico implica que puede ser utilizado de forma eficaz y confortablemente con un mínimo de fatiga. Y, por último, el tamaño y espacio para el acceso y uso pretende que se proporcione un tamaño y espacio apropiado para el acceso, alcance, manipulación y uso, atendiendo al tamaño del cuerpo, la postura o la movilidad del usuario.<sup>103</sup>

Bajo estos parámetros, el diseño universal busca eliminar las barreras a las que se enfrentan los ciudadanos en los diferentes ámbitos de accesibilidad como: (...) *“la movilidad; comunicación e información; acceso a bienes y servicios; y actitudes negativas hacia la discapacidad”*.<sup>104</sup> Si se tienen en cuenta estos elementos, el resultado probablemente será la obtención de entornos que permitan un uso cómodo, seguro y agradable para todos; y donde se elimine la segregación de la población en personas “normales” y “anormales”, en donde todos estamos incluidos en la mayor proporción posible.<sup>105</sup>

Por otro lado, como ya se mencionó, los ajustes razonables se constituye como el otro elemento que permite la garantía de la accesibilidad. Se definen en la CDPCD como las modificaciones y adaptaciones necesarias que deben realizarse en los elementos construidos, o en las comunicaciones y la información, cuando se requieran en un caso particular, con el objetivo de garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio de todos sus derechos humanos y libertades fundamentales, en igualdad de condiciones con las demás.<sup>106</sup>

La Corte Constitucional colombiana, en reiterada jurisprudencia ha establecido la obligatoriedad, tanto para las entidades del Estado como de los particulares, de la implementación de ajustes razonables para permitir que las personas con discapacidad puedan alcanzar una igualdad real y efectiva en virtud del artículo 13 de la Constitución Política. Para el caso concreto del transporte público, desde la Sentencia T-595 de 2012<sup>107</sup>, se estableció la obligación para el Distrito de realizar los ajustes razonables necesarios para que la infraestructura de Transmilenio en Bogotá fuera accesible para las personas con discapacidad física y sensorial.<sup>108</sup>

---

<sup>103</sup> NORTH CAROLINA STATE UNIVERSITY, Center for Universal Design. The principles of Universal Design. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/pubs\\_p/docs/poster.pdf](http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/pubs_p/docs/poster.pdf)>

<sup>104</sup> Cfr. ASIS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005. Pág. 53.

<sup>105</sup> *Ibidem*.

<sup>106</sup> Cfr. ONU. Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006. Art. 2.

<sup>107</sup> Esta sentencia se analizará más adelante a profundidad.

<sup>108</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.



Como ejemplos de ajustes razonables que deben implementarse para la inclusión de personas en condición de discapacidad física y sensorial en el sistema de transporte público, pueden tomarse: la instalación de barandas dentro de los buses, la inclusión de buses que permitan el acceso y la permanencia de sillas de ruedas, o, la instalación de alertas sonoras y visuales para indicar los paraderos.

Atendiendo a lo desarrollado en los párrafos anteriores, puede afirmarse desde una perspectiva constitucional que la accesibilidad es un derecho humano y una condición imprescindible para el ejercicio de otros derechos fundamentales y para el acceso a los servicios públicos de todas las personas en igualdad de condiciones, aplicando las reglas establecidas para el diseño universal y los ajustes razonables. Por ende, la accesibilidad al transporte público urbano colectivo se consolida principalmente cuando en virtud de las obligaciones internacionales del Estado Colombiano en la materia, la aplicación de los derechos, valores y principios constitucionales a la igualdad y la no discriminación, y se cumpla con los mandatos legales, se conlleve a la eliminación de las barreras físicas o arquitectónicas, comunicativas y actitudinales, siempre contando con la participación de la población, así como con la asistencia técnica de los expertos en la materia.

Haciendo uso de los elementos que se han estructurado en este aparte del trabajo sobre accesibilidad, diseño universal y ajustes razonables, se desarrollará el capítulo II del trabajo, en donde se analizará la implementación del SITP en Bogotá, analizando sus aspectos normativos y técnicos, desde el Decreto 309 de 2009, las minutas de los contratos de su licitación y los Manuales de Operaciones que regulan las características que deben tener los buses en cuanto a la accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial.

### ***2.3. La Accesibilidad como Herramienta de Igualdad en Colombia.***

En Colombia, al establecerse constitucionalmente como un Estado Social de Derecho, que tiene entre sus principios la igualdad real y efectiva, así como la participación de todos sus ciudadanos en la vida social y en la construcción de lo público, la aplicación de los principios del diseño universal y de los ajustes razonables en función de la accesibilidad, se convierten en herramientas para la materialización de la igualdad y de la inclusión de las personas diversas funcionalmente. La accesibilidad no está planteada directamente como derecho en la Constitución de 1991, pero en virtud del bloque de constitucionalidad por intermedio de los instrumentos internacionales analizados, ha sido incorporada como derecho fundamental en el ordenamiento jurídico.<sup>109</sup> Asimismo, ha sido incorporada en concreto para el transporte público como derecho fundamental autónomo en la Ley Estatutaria 1618 de 2013 que desarrolla la CDPCD.

---

<sup>109</sup> Cabe recordar que la CDPCD se introdujo al ordenamiento jurídico por medio de la Ley 1346 de 2009.

El artículo 13° de la Constitución Política de 1991, establece que todas las personas tenemos los mismos derechos, libertades y garantías, pero como ya se ha expuesto en líneas anteriores, para ciertos grupos en situación de vulnerabilidad y marginación histórica se justifican acciones diferenciadas para que puedan ejercer sus derechos en condiciones de igualdad. Así pues, la relación entre accesibilidad y la discapacidad ha sido abordada por la Corte Constitucional desde sus inicios, estableciendo que la accesibilidad a los derechos es una situación que se entiende dada (formalmente), pero que se pone de manifiesto cuando los ciudadanos, por su condición, no pueden ejercerla con respecto a ciertos derechos.<sup>110</sup> A continuación se expondrán los elementos de la accesibilidad desde la normativa y la jurisprudencia nacional que la desarrollan.

Desde la expedición de la Ley 361 de 1997, que establecía los mecanismos de integración social de la personas con discapacidad, se contaba con una definición de accesibilidad específica para esta población y se obligaba a las entidades públicas o a los particulares que prestaran un servicio público, a su aplicación para la inclusión de las personas con discapacidad en los diferentes aspectos de la vida social.<sup>111</sup> En esta Ley se define: *“como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes.”*<sup>112</sup>

En concordancia con esta norma, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1660 de 2003, mencionado anteriormente, estableciendo reglas concretas que buscan garantizar la accesibilidad al transporte público de las personas en condición de discapacidad, el cual obliga a las entidades territoriales y del orden nacional a que gradualmente cumplan con las normas técnicas que establecen los criterios de accesibilidad a los espacios físicos, así como a la información y a las comunicaciones dentro de los sistemas de transporte público colombianos. Esta norma contiene una serie de mandatos que obligan a los operadores de los servicios públicos de transporte en el país a que progresivamente adapten su infraestructura a las necesidades de las personas con discapacidad y realicen los ajustes razonables que se requieran para hacerlos accesibles, principalmente a aquellas que tienen discapacidades físicas y sensoriales. En este Decreto aún no se establece como condición cumplir con los mandatos diseño universal.<sup>113</sup>

Posteriormente, en desarrollo de la CDPCD, en febrero de 2013 fue expedida la Ley Estatutaria 1618 *“Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el*

---

<sup>110</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-402 de 1992.

<sup>111</sup> En este sentido la Ley 361 de 1997 establece en su artículo 46 que: *“La accesibilidad es un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del Estado y por lo tanto deberá ser tenida en cuenta por los organismos públicos o privados en la ejecución de dichos servicios.”*

<sup>112</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 361 de 1997, *“Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones.”* Art. 44.

<sup>113</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Gobierno Nacional, 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”*.

*pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad*". Esta Ley establece los elementos descritos por la Convención para la garantía de la inclusión social y de los derechos humanos de las personas con discapacidad con el objeto de materializarlos, determinando responsables, tiempos de implementación y mecanismos. En su articulado se incluyen los ajustes razonables, medidas de inclusión y acciones afirmativas que obligan al Estado y la sociedad civil para la materialización de los derechos de las personas con discapacidad.

La Ley 1618 de 2013 establece obligaciones concretas a las entidades sobre cómo entender la discapacidad y los elementos transversales que deben guiar la actuación del Estado frente a esta población. Dentro de los elementos principales de la Ley está la accesibilidad, que se constituye, con fundamento en la Convención, en un elemento transversal.

Las personas con discapacidad cuentan entonces con una herramienta jurídica de orden legal, con estatus de Ley Estatutaria, por medio de la que pueden hacer exigibles sus derechos ante las autoridades administrativas y judiciales de una forma más eficiente. La Ley 1618 de 2013 define en el numeral 4° del artículo 2 la accesibilidad como:

*"Acceso y accesibilidad: Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona."*<sup>114</sup>

Esta definición trae a la vida dentro del ordenamiento jurídico una categoría compleja, que incorpora varios elementos para su aplicación, encaminándola siempre a la eliminación de las barreras físicas y de acceso a la información y las comunicaciones, incluyendo como elemento autónomo el del acceso al transporte, lo cual desarrolla posteriormente con mayor detenimiento en el artículo 14, dedicado exclusivamente a la esta materia.

En su artículo 14, la 1618 define acceso y accesibilidad como "la manifestación directa de la igualdad material" y determina que las personas en situación de discapacidad tienen derecho a acceder, en condiciones de igualdad, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, el espacio público, y los servicios públicos, en zonas rurales y urbanas, siendo los responsables de esta garantía, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley Estatutaria 1618 de 2013 "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad." Art. 4, núm. 4.

<sup>115</sup> *Ibidem*. Art. 14.

Por otro lado, en los numerales del mismo artículo de la Ley, se establece que las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de servicios públicos, sin importar su naturaleza, deberán desarrollar sus funciones de acuerdo a los principios del diseño universal, para lo que deben diseñar, implementar y financiar los ajustes razonables.<sup>116</sup> En seguida, el artículo 14 en su numeral 2° establece que el servicio público de transporte debe ser accesible para todas las personas en situación de discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos, que se contraten a partir de la promulgación de la Ley, deberán ajustarse a los postulados del diseño universal, se deberán hacer todos los ajustes razonables (progresivamente), exigiendo también que en 10 años se logren niveles de accesibilidad que superen el 80% de la accesibilidad total.<sup>117</sup>

Además, partiendo de la base de que las medidas que se deben tomar para hacer realidad la accesibilidad deben ser integrales y de que nada se estaría avanzando en el tema si se hace de manera incompleta o seccionada, los numerales 4° y 5° establecen la identificación y eliminación de las barreras físicas y de acceso a la información y las comunicaciones, para asegurar que las personas con discapacidad puedan ser incluidos socialmente y vivir de forma independiente, exigiendo el efectivo cumplimiento de las normas que regulan la accesibilidad para la construcción y adecuación de espacio público y privado que presten servicios al público.<sup>118</sup>

En ese sentido, en el numeral 8° del mismo artículo, esta Ley obliga al Ministerio de Vivienda y Ciudad y Territorio, como ente rector de la política y órgano de control y vigilancia pública de infraestructura, a que establezca medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local. A estos parámetros se hace caso omiso en los pliegos de condiciones del SITP y el primer manual de operaciones, lo que conllevó a que los operadores no se encontraran obligados a realizar los ajustes razonables o se fundamentara su implementación a la luz de los principios del diseño universal, necesarios para que se les garantice a las personas con discapacidad el acceso al sistema de transporte urbano masivo en Bogotá, vulnerando sus derechos constitucionales y manteniendo su discriminación histórica.

Por otro lado, en desarrollo de la concepción de la accesibilidad que se estableció en el país, se expidieron por parte del ICONTEC las Normas Técnicas Colombianas NTC-5701 y NTC-5702, que cuentan con una versión actualizada del 27 de noviembre de 2014, y, contienen detalladamente los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial, que deben incorporarse a los buses que prestan el servicio público de transporte colectivo en las ciudades. Estas normas contienen las características relativas a la altura de las plataformas de los buses, a su carrocería, a

---

<sup>116</sup> *Ibíd.* Art. 14, núm. 1.

<sup>117</sup> *Ibíd.* Art. 14, núm. 2.

<sup>118</sup> *Ibíd.* Art. 14, núm. 4-5

sus puertas, a los sistemas de acceso, a la instalación de las barandas, a las condiciones de acceso de las sillas de ruedas, a las pantallas y los parlantes que informan a los pasajeros sobre los paraderos y las rutas, entre otros que garantizan que los buses sean accesibles para personas invidentes, sordas, que se movilizan en silla de ruedas o con ayudas técnicas.<sup>119</sup>

Ahora bien, en desarrollo de las convenciones e instrumentos internacionales desarrollados, los mandatos constitucionales y las normas nacionales trabajadas en los párrafos anteriores, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha dicho que la accesibilidad es la herramienta que garantiza los derechos fundamentales de las personas con discapacidad, siendo en la práctica todas las acciones que permiten a las personas acudir a los recursos o servicios ofrecidos socialmente.<sup>120</sup>

En ese mismo sentido, la Corte en la Sentencia T-006 de 2008 interpreta el artículo 46 de la Ley 361 de 1997 y expone que la accesibilidad es un mecanismo de integración social de las personas con discapacidad y que es un elemento esencial de la prestación de los servicios públicos, por lo que necesariamente debe ser tenida en cuenta en su ejecución. Adicionalmente, el tribunal constitucional establece que la accesibilidad no se limita a la eliminación de barreras físicas, sino que se extiende a todo tipo de limitaciones materiales e inmateriales que no permitan a las personas con discapacidad el acceso al servicio público en condiciones de igualdad.<sup>121</sup>

El derecho a la accesibilidad se materializa por lo tanto, con el ofrecimiento de todos los medios necesarios para ejercer efectivamente los derechos que les corresponden a las personas. Por lo que es deber del Estado, con base en el derecho a la igualdad, realizar acciones afirmativas y ajustes razonables en favor de las personas con discapacidad para garantizarles el goce de sus derechos.

Recientemente, en un fallo en el que la Corte explica que los edificios que estén abiertos al público deben ser accesibles para las personas con discapacidad, puede observarse cómo la accesibilidad es el elemento central de la discusión en la garantía

---

<sup>119</sup> INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5702, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad igual o menor a nueve pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

<sup>120</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-1158 de 2001. M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra. Dice la Corte: "(...) *La accesibilidad materializa el derecho. Consiste en todas aquellas acciones que permiten a las personas acudir a los recursos o servicios ofrecidos.*"

<sup>121</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-006 de 2008. M.P. Mauricio González Cuervo. Explica la Corte: "*Tanto da no poder ingresar al lugar de prestación del servicio por la existencia de barreras físicas, como tener la posibilidad de hacerlo pero encontrar en su interior otro tipo obstáculos que por una condición de minusvalía impiden acceder al derecho que tienen los demás usuarios.*"

de los derechos de esta población y es la que brinda la posibilidad de materialización de otros derechos y la inclusión en la vida social a esta población.

*“(…) la protección constitucional reforzada de que gozan las personas con discapacidad como las disposiciones urbanísticas vigentes que regulan la accesibilidad y protegen los derechos de las personas con discapacidad, establecen obligaciones para todas las edificaciones abiertas al público, independientemente del servicio que presten, **orientadas a asegurar que las personas con discapacidad no sean marginadas de la vida social, pública, política, comercial, cultural, educativa o deportiva.**”<sup>122</sup> (Negrilla y Subrayas fuera del texto original)*

En concreto, la accesibilidad al transporte público garantiza directamente el derecho fundamental a la libertad de locomoción en condiciones de igualdad. Este tema fue decantado por la Corte Constitucional en la Sentencia T-595 de 2002 en donde especificó cuatro elementos que se deben tener en cuenta para su análisis constitucional. En primer lugar, la garantía de la libertad de locomoción es de suma importancia, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales. En segundo lugar, esta libertad se afecta no sólo cuando por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también se ve limitada cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras, o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación. En tercer lugar, el servicio de transporte público es indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de moverse en condiciones de igualdad, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte. En cuarto lugar, el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios.<sup>123</sup>

Por otro lado, en un fallo más reciente la Corte Constitucional por medio de la sentencia T-192 de 2014 estableció que la Alcaldía Mayor de Bogotá y TRANSMILENIO S.A. deben garantizar la accesibilidad al SITP de las personas con discapacidad física y sensorial en un período de máximo dos años. En este caso, el tribunal constitucional colombiano, con fundamento en la acción de tutela instaurada por una mujer con discapacidad física que alegó la vulneración de sus derechos al trabajo, a la dignidad humana, a la igualdad y a la libertad de locomoción por la falta de accesibilidad al SITP, que es el único medio de transporte público que puede utilizar desde su lugar de residencia para ir a su trabajo, consideró que con las características actuales de los buses del sistema se le están vulnerando dichos derechos fundamentales.<sup>124</sup>

---

<sup>122</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-010 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

<sup>123</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

<sup>124</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia No. T-192 de 2014. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. (Sentencia del 01 de abril de 2014)

Adicionalmente, en este fallo la Corte Constitucional opta por proteger los derechos de las personas con discapacidad física y sensorial de manera colectiva, porque consideró que la afectación a los derechos fundamentales de la accionante es prueba de los derechos colectivos de toda la población que se encuentre en su misma situación.<sup>125</sup>

Entonces, para la Corte en el caso del SITP se requiere la intervención urgente e inmediata del juez constitucional para evitar un perjuicio irremediable colectivo. Asimismo, sostiene el tribunal constitucional, que las pruebas presentadas en la acción de tutela fueron suficientes para demostrar la existencia de la vulneración de los derechos fundamentales de la población con discapacidad en Bogotá, en donde no existen ajustes razonables que garanticen la accesibilidad al SITP para las personas con discapacidad física y sensorial. Lo anterior debe considerarse como un avance para la protección de los derechos fundamentales de esta población, pero es importante resaltar que dentro de este fallo la Corte no hace uso de herramientas normativas recientes sobre la protección de estos derechos.<sup>126</sup>

Entonces, la importancia del acceso al transporte público colectivo urbano no se agota si se piensa únicamente como un servicio público que debe ser garantizado por el Estado, sino que desde el punto de vista constitucional debe observarse como un servicio público que garantiza una de las libertades fundamentales, la libertad de locomoción, que a su vez es una condición para la garantía de otros derechos constitucionales, principalmente para poblaciones vulnerables, y que para garantizarse se deben remover las barreras que impidan su acceso a las personas en situación de discapacidad y se debe contar con una infraestructura adecuada para la circulación.

Puede decirse entonces que desde la Constitución, los instrumentos internacionales adoptados por el país, el bloque de constitucionalidad, las normas de orden nacional y la jurisprudencia constitucional, se ha establecido la obligatoriedad de la accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial, para lograr su inclusión social y su igualdad material. Estas normas han ido evolucionando y se han constituido como un cuerpo jurídico que debe llevar a la garantía real y efectiva, progresivamente, de esta población a los sistemas de transporte público en el país y, por ende, al SITP en Bogotá. Asimismo, los conceptos de ajustes razonables y de diseño universal (este último se introdujo a esta normativa en el tema hasta la incorporación de la CDPCD), deben ser tenidos en cuenta para su realización.

Por último, se hace necesario recordar que este trabajo tiene como fundamento tres categorías sobre las cuales se orienta el análisis que será llevado a cabo en el segundo capítulo, de la implementación del SITP en Bogotá,: discapacidad, accesibilidad y

---

<sup>125</sup> *Ibidem*.

<sup>126</sup> Para sustentar su posición frente a la situación de discriminación que se evidencia en el SITP, no hace uso de lo establecido en la Ley Estatutaria 1618 de 2013 o en la CDPCD. Adicionalmente, el fallo no hace un estudio completo de la accesibilidad, de la progresividad, como categorías relevantes dentro del derecho constitucional, como tampoco realiza las normas jurídicas que llevan a la implementación del SITP en Bogotá.

progresividad, teniendo como elemento transversal en todos, la igualdad. Hasta el momento se ha estudiado la discapacidad, la igualdad y la accesibilidad. Por tanto, a continuación se realizará el análisis del último de estos elementos: la progresividad.

### **3. El principio de progresividad y su garantía en el acceso al transporte público urbano colectivo para la población con discapacidad.**

La progresividad se ha planteado como categoría jurídica en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, principalmente para alcanzar la materialización de los derechos económicos, sociales y culturales, de tal manera que los Estados puedan programar temporalmente su garantía atendiendo a las condiciones económicas, políticas y sociales. Es así como la garantía de la accesibilidad del transporte público en Bogotá implica la ejecución de recursos públicos para su realización, la modificación de la infraestructura y la planeación para su implementación, lo cual implica que no puede realizarse de forma inmediata; en esta situación opera la aplicación del principio de progresividad.

A continuación se analizará en qué consiste el principio de progresividad, el correlativo principio de no regresividad y cómo se utilizó en el caso particular del SITP para justificar la exclusión de la implementación del servicio de transporte colectivo en Bogotá, yendo en contra de los instrumentos internacionales en el tema, la Constitución Política de 1991, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y la Jurisprudencia de la Corte Constitucional.

Para comenzar, la progresividad puede ser entendida en un primer sentido como la gradualidad para la aplicación de medidas adecuadas por parte de los Estados en referencia a un tema específico. Como lo afirma Bedjanui: “el gradualismo admitido por varios instrumentos internacionales y textos constitucionales para la puesta en aplicación de las medidas adecuadas, como admitía el artículo 427 del Tratado de Versalles”.<sup>127</sup> En otro sentido, la progresividad puede ser observada como una característica de la garantía de los derechos fundamentales, así como la extensión y la ampliación de la protección en el tiempo de los derechos sociales.<sup>128</sup>

Partiendo de lo anterior, el fundamento de la progresividad está dado en que los Estados tienen la obligación de asegurar condiciones que permitan ir avanzando gradual y constantemente en la realización de dichos derechos, siempre teniendo en cuenta los recursos materiales con los que cuentan. Aunque, relacionado con esto último, no se debe olvidar que el principio de progresividad implica que a medida que

---

<sup>127</sup> Citando a: “BEDJANUI, Mohamed. Por una carta mundial de trabajo humano y de la justicia social, BIT, 75º Aniv., Ginebra, 1994, p.28.” BARBAGELATA, Héctor Hugo. La Renovación del Nuevo Derecho. Lima: Revista Derecho y Sociedad N° 30, Año XIX, 2008. Pág.63.

<sup>128</sup> *Ibidem*. En este sentido dice Bedjanui: “(...) en un segundo sentido la progresividad puede ser entendida como una característica de los derechos humanos fundamentales. Se sostiene a ese respecto, que el orden público internacional tiene una vocación de desarrollo progresivo en el sentido de mayor extensión y protección de los derechos sociales”



se vaya mejorando el nivel de desarrollo de un Estado, se debe aumentar el compromiso de garantizar los derechos sociales.<sup>129</sup> Asimismo, es importante aclarar que en materia de derechos humanos, el principio de progresividad no excusa a los Estados a que implementen todos los esfuerzos para conseguir su realización.

El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), incorporado por Colombia en su sistema jurídico por medio de la Ley 74 de 1968, dice en su artículo 2° que:

*“Cada uno de los Estados Partes en el presente Pacto se compromete a adoptar medidas, tanto por separado como mediante la asistencia y la cooperación internacionales, especialmente económicas y técnicas, hasta el máximo de los recursos de que disponga, **para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas, la plena efectividad de los derechos aquí reconocidos**”*<sup>130</sup> (Negrilla y Subrayas fuera del texto)

Esta prescripción normativa determina el alcance y contenido de la progresividad en la materialización de los derechos sociales, lo cual implica que se utilicen todos los medios para su consecución, así como que se debe buscar la plena efectividad de dichos derechos.

Como complemento de la prescripción anterior, en el artículo 11.1. del mismo Instrumento Internacional (PIDESC), puede verse plasmado el principio de progresividad como una condición gradual para lograr el alcance de garantía efectiva de los derechos sociales: *“los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia...”*.<sup>131</sup>

Esa continua mejora de las condiciones de existencia, es uno de los más importantes elementos de la progresividad, se debe escalar constantemente en la materialización de los derechos sociales, y se debe trabajar activamente desde el Estado buscando que los ciudadanos logren ese bienestar de un nivel de vida adecuado fundamentado en la dignidad humana, sin retroceder, en su protección.

La Corte Constitucional, analizando el tema de la progresividad, ha expuesto que existe una evolución en el Derecho Internacional de los Derechos Humanos en el tema de la protección de los derechos sociales consagrados en el PIDESC y se ha venido comprendiendo que los Estados han usado como excusa para su garantía el Principio de Progresividad. Por esto, puede observarse cómo en la Directriz No 9 de Maastricht

<sup>129</sup>ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Informe Anual 1993, Capítulo V. Washington D.C., 1993. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.cidh.oas.org/annualrep/93span/cap.V.htm>>

<sup>130</sup> ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Nueva York, 1966.

<sup>131</sup> *Ibidem*. Art. 11.1.

se estableció que el principio de progresividad de los derechos económicos, sociales y culturales, estipulado en el artículo 2º del PIDESC, no puede ser un pretexto para su incumplimiento, y en caso tal de no contar con todos los recursos para su garantía, se deben garantizar los niveles mínimos esenciales de los derechos.<sup>132</sup>

Por otra parte, en el Sistema Interamericano de Derechos Humanos, el Artículo 26 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos prescribe que:

*“Los Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, **para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados**” (Negrilla y Subrayas fuera del Texto Original).*

En el mismo sentido, el artículo 4º del Protocolo de San Salvador establece que:

*“No podrá restringirse o menoscabarse ninguno de los derechos reconocidos o vigentes en un Estado en virtud de su legislación interna o de convenciones internacionales, so pretexto de que el Presente Protocolo no los reconoce o los reconoce en menor grado”.*<sup>133</sup>

Puede observarse entonces que las interpretaciones de los distintos instrumentos internacionales de derechos humanos establecen la progresividad como elemento para su garantía, entendiendo que pueden ir siendo realizados por los estados de manera gradual, siempre y cuando se cumpla con materializar un contenido mínimo esencial. También, relacionado directamente con esta garantía gradual, se encuentra la no regresividad, que implica que los avances que se tengan en la materialización de dichos derechos no pueden ser objeto de retroceso, es más, debe procurarse siempre ir ampliándola.

A continuación se estudiará la normativa relevante en el tema en Colombia, así como los fallos de la Corte Constitucional en las que se ha desarrollado la progresividad y la correlativa no regresividad, en donde en casos concretos de derechos sociales se ha obligado al Estado a garantizar los mínimos y se le ha exigido que no se cobije en la progresividad para omitir sus obligaciones con respecto a éstos. De esta manera, se pretende utilizar las reglas jurisprudenciales establecidas por este tribunal, con el fin de mostrar en el siguiente capítulo lo que ha sucedido en la implementación del SITP en Bogotá con respecto a la progresividad.

<sup>132</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-228 de 2011 M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

<sup>133</sup> ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Protocolo adicional a la Convención Americana sobre derechos humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales. San Salvador, 1999. Art. 4.

Para comenzar, como lo estableció la Personería de Bogotá,<sup>134</sup> al no haberse contemplado los requerimientos específicos establecidos por la CDPCD con respecto a la accesibilidad de las personas con discapacidad sensorial y física para la implementación del SITP de Bogotá, se les discrimina, en tanto que se les excluye del acceso al transporte público colectivo de Bogotá en la entrada de un nuevo sistema, sin brindarle en un comienzo si quiera la aplicación progresiva de medidas que lleven a su inclusión dentro del sistema de transporte en los años siguientes.

En este sentido, las personas con discapacidad actualmente no cuentan con condiciones de accesibilidad en el sistema de transporte público colectivo que entró a regir en Bogotá, SITP.<sup>135</sup> En el contrato que ejecuta su implementación en conjunto con el primer manual de operaciones, no se contempla ni siquiera la aplicación progresiva, aunque se mencione el principio de progresividad, pero pareciera que termina usándose como una forma de evadir la obligación de inclusión y no discriminación que tiene el Estado colombiano con esta población y su derecho al acceso al transporte público en igualdad de condiciones. A pesar de esto, debe tenerse en cuenta, que como se mostrará en el siguiente capítulo, el segundo manual sí contempla en cierta medida esta garantía progresivamente.

En este sentido, es necesario tener en cuenta que uno de los requisitos de la garantía de los derechos humanos, es que sus mínimos se encuentren garantizados, y luego progresivamente ir mejorando el nivel de bienestar de los ciudadanos por medio de su ampliación, lo cual en el caso que ocupa este trabajo conlleva a que se tengan los elementos básicos del derecho materialmente realizados y que se vaya mejorando esta situación en el transcurso del tiempo.<sup>136</sup>

Por otro lado, la obligación de la mejora progresiva de las condiciones materiales en el nivel de vida de los ciudadanos, se encuentra relacionada con el derecho a la igualdad y la correlativa no discriminación, en tanto que las políticas públicas en una democracia constitucional, fundamentada en el respeto por la diversidad humana debe buscar proteger a los sectores más vulnerables y discriminados históricamente.<sup>137</sup>

La Sentencia C-228 de 2011 de la Corte Constitucional, establece una síntesis del contenido y alcance material del principio de progresividad, y dice que éste implica que los derechos sociales deben tener un mínimo de garantía y que progresivamente un nivel de protección mayor, donde el Estado nunca puede retroceder. Esto, en virtud de la correlativa prohibición de regresividad inherente a dicho principio, en tanto que no se puede nunca convertir en una excusa para que se cumpla con el deber de

---

<sup>134</sup> PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

<sup>135</sup> *Ibidem*.

<sup>136</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-228 de 2011 M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

<sup>137</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-630 de 2011 M.P. María Victoria Calle Correa.

proveer el máximo de los recursos para proveer la mayor protección de los derechos humanos. Tal es la exigencia que le ha puesto al Estado el tribunal constitucional colombiano en esta materia, que siempre que se proponga una acción de regresividad en la protección y garantía de los derechos humanos, se presume inconstitucional, claro está, admitiendo siempre prueba en contrario.<sup>138</sup>

Ampliando la interpretación de este principio, establece la Corte que cuando no se ha dado una mínima garantía a un derecho social o no se han satisfecho los mínimos internacionales exigidos, se puede entender que existe una vulneración al principio de progresividad y no regresividad. Explica la Corte que una medida se puede entender como regresiva en las siguientes hipótesis:<sup>139</sup>

- Cuando limita o recorta el ámbito esencial de un derecho.
- Cuando se aumentan los requisitos sustancialmente para acceder al derecho.
- Cuando se disminuyen los recursos destinados para la protección o garantía de dichos derechos y que adicionalmente se verifique si se estaba cumpliendo satisfactoriamente con la protección y garantía del derecho, satisfaciendo accesibilidad, calidad y adaptabilidad.

Con respecto a la tercera hipótesis, dice la Corte Constitucional que tanto dicho tribunal como el Comité del PIDESC, consideran que cuando no se han satisfecho los estándares exigidos internacionalmente y se reducen o se desvían recursos destinados a la satisfacción de un derecho, se vulnera en principio la prohibición de regresividad.<sup>140</sup>

---

<sup>138</sup> Dice expresamente la Corte en la Sentencia C-228 de 2011 "(...) 2.6. En cuanto a la recepción de dicho principio en la jurisprudencia constitucional se debe citar en primer lugar la Sentencia SU-225 de 1997 que establece que **la progresividad de los derechos sociales hace referencia al reconocimiento de prestaciones mayores y superiores de cada uno de éstos derechos e implica que una vez alcanzado un determinado nivel de protección no se puede retroceder frente al nivel de protección al que se ha llegado o conseguido.** Igualmente se ha acogido dentro de la jurisprudencia de la Corte la interpretación del principio de no regresividad que han dado los organismos internacionales en el sentido de que **el mandato de progresividad de los DESC no excusa al Estado del cumplimiento del deber de que con el máximo de los recursos disponibles se provea por la cobertura universal de los contenidos de éstos derechos.** Ver también Sentencias: C-257 de 2008, M.P. Clara Inés Vargas Hernández; C-182 de 2010, M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub; y C-630 de 2011, M.P. María Victoria Calle Correa.

**2.7. Del mismo modo la jurisprudencia constitucional estableció que el mandato de progresividad implica que una vez alcanzado un determinado nivel de protección de un derecho social existe prima facie la presunción de inconstitucionalidad de todo retroceso y la necesidad de realizar un juicio de constitucionalidad más severo en el caso de que se presenten legislaciones regresivas de éstos derechos.**" (Negrilla y Subrayas fuera del texto original.)

<sup>139</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-018 de 2008. M.P. Jaime Córdoba Triviño.

<sup>140</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-018 de 2008. M.P. Jaime Córdoba Triviño. Establece la Corte Constitucional en este fallo que: "Una medida se entiende regresiva, al menos, en los siguientes eventos: (1) cuando recorta o limita el ámbito sustantivo de protección del respectivo derecho; (2) cuando aumentan sustancialmente los requisitos exigidos para acceder al respectivo derecho; (3) cuando disminuye o desvía sensiblemente los recursos públicos destinados a la satisfacción del

Siguiendo esa regla establecida por la Corte Constitucional, puede afirmarse que si en la ejecución del SITP, no se garantizan los mínimos de acceso, calidad y adaptabilidad para la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano que materializa el derecho fundamental y libertad de locomoción, se está vulnerando también el principio de progresividad y no regresividad, y de igual forma se discrimina a la población con discapacidad por su condición diversa.

En suma, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha sostenido que la progresividad hace referencia al reconocimiento gradual de prestaciones mayores y superiores en relación con cada uno de los derechos sociales prestacionales. También, puede afirmarse que el mandato de progresividad no excusa el cumplimiento del deber del Estado de asegurar, tan pronto como sea posible, coberturas universales de los contenidos mínimos de esos derechos. Tal mandato implica además que una vez alcanzado un determinado nivel de protección, las autoridades encargadas de implementar los derechos sociales no pueden retroceder frente al nivel de protección alcanzado, pues se presumiría que la decisión es en principio inconstitucional, y por ello esta corporación ha asumido en el control constitucional cuando se pretenda regresar en la garantía de un derecho. Para que pueda ser ajustado a la Carta Política, las autoridades tienen que demostrar que existen imperiosas razones que hacen necesario un paso regresivo en el desarrollo de un derecho social prestacional.<sup>141</sup>

El fallo hito en materia de accesibilidad y transporte público colectivo emitido por la Corte Constitucional es la sentencia T-595 de 2002, en donde analizando el problema constitucional de la accesibilidad de las personas con discapacidad al sistema público de transporte en Bogotá, el tribunal falló en contra de Transmilenio. La Corte estableció que existió omisión de dicho operador para garantizar el acceso a las personas con discapacidad al servicio del transporte público, y cómo a causa de esta falta de acción se vieron vulnerados los derechos fundamentales de las personas con discapacidad, entre ellos la libre locomoción por el territorio nacional en condiciones de igualdad. Por esta razón, el tribunal le exige el cumplimiento de los mandatos de accesibilidad de las normas internacionales de manera progresiva (sin que hubiera sido en ese momento firmada la CDPCD). Reiterando además que, aunque la actuación de TRANSMILENIO S.A. debe ser progresiva, la progresividad no puede ir en contra de los derechos fundamentales de esta población, y se debe garantizar el contenido mínimo del derecho a la libre locomoción, por medio del servicio público de

---

*derecho. En este último caso la medida será regresiva siempre que la disminución en la inversión de recursos se produzca antes de verificado el cumplimiento satisfactorio de la respectiva prestación (por ejemplo, cuando se han satisfecho las necesidades en materia de accesibilidad, calidad y adaptabilidad). Frente a esta última hipótesis, es relevante recordar que tanto la Corte Constitucional como el Comité DESC han considerado de manera expresa, que la reducción o desviación efectiva de recursos destinados a la satisfacción de un derecho social cuando no se han satisfecho los estándares exigidos, vulnera, al menos en principio, la prohibición de regresividad.” (Negrilla fuera del texto original)*

<sup>141</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-594 de 2006. M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

transporte colectivo, para lo cual no existe excusa de las autoridades administrativas:<sup>142</sup>

**“Si bien es cierto que algunos mandatos constitucionales requieren de un desarrollo normativo para ser cumplidos a cabalidad, no puede supeditarse el imperio de la Constitución, y en especial de los derechos fundamentales, a las decisiones gubernamentales”**<sup>143</sup> (Negrilla y Subrayas fuera del texto original)

Entonces, teniendo en cuenta que el sistema Transmilenio en Bogotá no contaba con condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial, la Corte Constitucional decidió proteger los derechos fundamentales de esta población para que pudieran ejercer en condiciones de igualdad y no discriminación su derecho a la libertad de locomoción. En este caso el fallo, que se fundamentaba en la acción de tutela de un ciudadano con discapacidad física, ordenó que la empresa TRANSMILENIO S.A. debía garantizar el acceso de las personas con discapacidad física al sistema de transporte público de Bogotá progresivamente, por lo que le mandó la realización de un programa que debía cumplirse en un período máximo de dos años.<sup>144</sup>

Como se ha reiterado, el principio de progresividad no puede ser excusa para omitir la garantía de acceso al transporte público de las personas con discapacidad.<sup>145</sup> No es

---

<sup>142</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa. Dice la corte: *“Pese a que Transmilenio logró que Sistema Troncal sea un ejemplo de accesibilidad a nivel no sólo nacional sino regional, y que tiene razón en cuanto a la imposibilidad de tener actualmente el Sistema de rutas alimentadoras en el mismo nivel, advierte la Corte que no ha observado el contenido mínimo exigible del derecho fundamental invocado, esto es, la existencia de una política pública que se concrete en un programa de acción. Según el Gerente de la Empresa, aunque se han estudiado algunas alternativas, actualmente no existe un plan que asegure al accionante, progresivamente, la accesibilidad al servicio de transporte público. Podría objetarse que el Gobierno no ha expedido aún (...) las medidas necesarias para garantizar la adaptación progresiva del transporte público.”*

<sup>143</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

<sup>144</sup> *Ibíd*em, Sentencia T-595 de 2002. Dice la Corte en la orden segunda del fallo: *“Segundo.- Tutelar los derechos a la libertad de locomoción y a la igualdad de Daniel Arturo Bermúdez Urrego, en razón a su discapacidad especialmente protegida, y en consecuencia ordenar a TRANSMILENIO S.A. que en el término máximo de dos años, a partir de la notificación de la presente, diseñe un plan orientado a garantizar el acceso del accionante al Sistema de transporte público básico de Bogotá, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas, y que una vez diseñado el plan inicie, inmediatamente, el proceso de ejecución de conformidad con el cronograma incluido en él”.*

<sup>145</sup> Visto en: ABRAMOVICH, Víctor; COURTIS, Christian. Los derechos sociales como derechos exigibles. España: Trotta, 2002.

Como lo establece la sentencia T- 018 de 2008, *op. cit.*, en un Estado Social de Derecho, en el que existe una carta de amplia de derechos y otorga herramientas jurídicas a los ciudadanos para garantizar su ejercicio, en donde se establece la búsqueda de la igualdad material y se busca la inclusión social de grupos tradicionalmente marginados y excluidos no es justificable que el principio de Progresividad se convierta en la regla general y permitir la desprotección de un grupo vulnerable. En palabras de Abramovich y Curtis *“la progresividad (...) está lejos de ser un permiso para dilatar la efectividad de los derechos consagrados”.*

Si bien la aplicación inicial de los principios del diseño universal es más económica, el posible costo de la eliminación posterior de las barreras no puede aducirse como excusa para eludir la obligación de

por tanto razonable que, a pesar de que TRANSMILENIO S.A. (el ente gestor del SITP) ya había sido obligado a cumplir con condiciones de accesibilidad para la población con discapacidad física en el 2002, no haya cumplido con las obligaciones establecidas en las normas nacionales e internacionales que regulan la materia, ni con la misma jurisprudencia de la Corte Constitucional que le había ordenado cumplir con dichas condiciones desde la concepción y la implementación inicial del SITP como se mostrará más adelante. Por razón de este incumplimiento con respecto al SITP, se expidió la Sentencia T-192 de 2014, en la que la Corte reconoce la ausencia de condiciones de accesibilidad para la población con discapacidad a este nuevo sistema y vuelve a ordenar, que en un período de dos años, la Alcaldía Mayor de Bogotá y TRANSMILENIO S.A. las garanticen. En este último fallo la orden sí se extiende a la garantía de las condiciones de accesibilidad del SITP a las personas con discapacidad física y sensorial.<sup>146</sup>

Por último, a manera de conclusión de este capítulo, puede decirse que el acceso al transporte público colectivo en las ciudades es una condición que permite la materialización en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad a los bienes y servicios que ofrece la sociedad, lo cual se relaciona directamente con su inclusión social y con el concepto de justicia que rige en el Estado Social de Derecho colombiano; teniendo en cuenta siempre que la igualdad opera en este tema, como principio, valor y derecho de forma transversal.

Asimismo, el diseño universal y los ajustes razonables son elementos que hacen parte de la accesibilidad y que conllevan a su realización efectiva, los cuales pueden ser proveídos de forma progresiva por el Estado, siempre garantizando por lo menos su contenido material mínimo. También, se debe tener en cuenta que la Ley Estatutaria 1618 de 2013 establece como derecho fundamental autónomo la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial, por lo que es de obligatorio cumplimiento para las entidades ejecutoras de la prestación de este servicio, como lo es TRANSMILENIO S.A en Bogotá del SITP, garantizar los contenidos de dicho derecho en su implementación.

---

eliminar gradualmente los obstáculos a la accesibilidad. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Pág. 7. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>

<sup>146</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia No. T-192 de 2014. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. La orden de la Corte es la siguiente: *“ORDENAR al Distrito Capital y a Transmilenio S.A. que en el término máximo de dos años, a partir de la notificación de la presente providencia, diseñe y ponga en ejecución un plan orientado a garantizar el acceso de personas en condición de discapacidad, como la actora, al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas. El diseño de dicho plan de acción debe llevarse a cabo dentro de los primeros seis meses del término mencionado y, deberá atender las necesidades reales de esa población.”*

## II. Capítulo 2: EL Servicio Integrado de Transporte Público en Bogotá y la Garantía de la Accesibilidad Progresiva para las Personas con Discapacidad física y Sensorial.

La situación actual de accesibilidad para personas con discapacidad al SITP puede observarse en el informe presentado por la Personería de Bogotá en julio de 2014. Según esta entidad, sólo el 0,9% de los buses del SITP son accesibles para las personas con discapacidad. De un total de 3.444 buses colectivos del SITP vinculados en la operación zonal al momento de la realización de este informe, sólo 32, es decir el 0,9%, están adaptados. En cuanto a los alimentadores del sistema, dice la personería, tan sólo el 53% cuentan con plataforma para personas con discapacidades.<sup>147</sup> Sin embargo, se debe tener en cuenta que, según informa TRANSMILENIO S.A., ente gestor de la operación del SITP, en su Informe No. 14 “*Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP*”, a diciembre de 2014 el SITP contaba con 12.440 buses en operación, aunque no especifica cuántos de estos buses son accesibles para las personas con discapacidad física y sensorial.<sup>148</sup>

Para el desarrollo de este capítulo, debe tenerse en cuenta que TRANSMILENIO S.A. como ente gestor de la operación del SITP, en conjunto con la Alcaldía Mayor de Bogotá como responsable de la prestación del servicio público de transporte en Bogotá, son quienes desde el ámbito local deben garantizar el derecho fundamental de las personas con discapacidad física y sensorial a acceder a este sistema de manera progresiva y en condiciones de igualdad. Esto en virtud de lo que se argumentó en el capítulo anterior en virtud de lo establecido en las normas de derecho internacional, la Constitución Política, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y las demás normas de orden nacional que regulan la materia, así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

Ahora bien, teniendo en cuenta esta situación de discriminación planteada por el informe de la defensoría, a continuación se realizará el análisis sobre cómo se planteó la accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial al SITP en condiciones de igualdad. También, se analizará si se estableció una garantía progresiva o si excluyó a esta población desde el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, los anexos 4A y 4B de la licitación TMSA-LP-004-2009 (estipulaciones contractuales de la operación del sistema), y en los manuales de operaciones de 2010 y de 2014 respectivamente. Por lo tanto, en el análisis de este Decreto y de los documentos contractuales y técnicos mencionados, se observará su adecuación a las categorías jurídicas desarrolladas en el capítulo anterior: discapacidad, accesibilidad y progresividad, las cuales son el fundamento que

---

<sup>147</sup> PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

<sup>148</sup> EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. (TRANSMILENIO). Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP. Bogotá, diciembre de 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/15012015\\_seguimiento\\_a\\_la\\_demanda\\_a\\_31\\_de\\_diciembre\\_de\\_2014.pdf](http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/15012015_seguimiento_a_la_demanda_a_31_de_diciembre_de_2014.pdf)>



debieron haber tenido en cuenta las autoridades administrativas de Bogotá para la implementación del SITP.

Por tanto se realizará, en primer lugar, una presentación sobre los elementos generales del SITP. En segundo lugar, se analizarán las normas que lo llevaron a su ejecución: el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en virtud del cual surge jurídicamente el sistema; los documentos que se incluyeron en la Licitación Pública TMSA-LP-004-2009 para la contratación de los operadores del SITP, específicamente los anexos 4A y 4B; los Manuales de operaciones del sistema: el primero, que se anexó a la licitación en el 2010, y el segundo, que se expidió, con algunas modificaciones a las características de los vehículos y otras regulaciones técnicas el 28 de febrero de 2014. Es importante recordar que se hará un estudio únicamente de **los buses del sistema y sus condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial**, es decir que no se incluyen otros tipos de diversidad funcional, ni tampoco de elementos del sistema como los paraderos o la forma de pago.

## 1. Aspectos relevantes de la contratación del SITP.

Por medio del Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá adoptó el SITP como sistema de transporte público distrital en la ciudad. Este Decreto establece como objetivos del SITP: mejorar la cobertura del servicio público de transporte a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad, la conectividad y la modernización de la flota vehicular. Para cumplir con estos objetivos fijó la competencia de TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del SITP con funciones como: la planeación, gestión y control contractual del sistema, entre otros.<sup>149</sup> TRANSMILENIO S.A. es entonces el encargado de dar las directrices para su funcionamiento, apoyándose en el trabajo que realiza el Sistema de Programación y Control para la planeación, la regulación y el control de los buses del sistema.<sup>150</sup>

Para la ejecución y operación del SITP la autoridad local decidió dividir a la ciudad de Bogotá geográficamente en veinte zonas. De este total de zonas, trece están a cargo de los operadores zonales, quienes deben garantizar el transporte dentro de las zonas y entre éstas.<sup>151</sup>

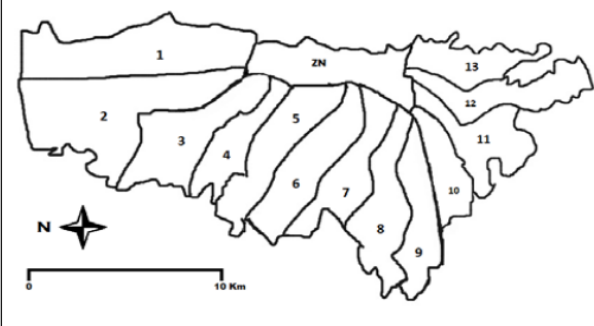
---

<sup>149</sup> Cfr. Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá, “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”. Arts. 1-8.

<sup>150</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. Cláusula 5.2. 28 de enero de 2010

<sup>151</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusula 5.3.

**Cuadro 1. El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá**

			<b>Zonas de Operación</b>
			1. Usaquén
			8. Kennedy
			2. Suba Oriental
			9. Bosa
			3. Suba Centro
			10. Perdomo
			4. Calle 80
			11. Ciudad Bolívar
			5. Engativá
			12. Usme
			6. Fontibón
			13. San Cristóbal
			7. Tintal
			ZN: Zona Neutra*
*Operada por una o más empresas concesionarias del SITP de acuerdo con el mapa de rutas del sistema.			
<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Capacidad (pasajeros)</b>	<b>Número de vehículos</b>	<b>Características básicas del SITP:</b> i) consolidación del servicio en 13 zonas operativas; ii) servicio regulado por medio de contratos de concesión con empresas operadoras; iii) optimización de la oferta: reducción de 16.000 a 9.900 vehículos; iv) tarifa integrada bajo un medio único de pago; v) esquema operativo organizado, basado en 6.400 puntos de parada y vigilado desde nueve centros de control.
Bus padrón	80	2.000	
Bus mediano	50	4.400	
Bus pequeño	40	1.500	
Microbús	19	2.000	
Total		9.900	

Autor del cuadro: Banco Interamericano de Desarrollo.<sup>152</sup>

A su vez, el SITP se compone de una red de rutas jerarquizadas, compuesta por troncales, urbanas, alimentadoras, complementarias y especiales. Las rutas troncales se constituyen como la estructura central del SITP y deben atender a los corredores de la ciudad con mayor demanda y de mayores distancias.<sup>153</sup>

En cuanto a los otros cuatro tipos de rutas, la urbana, se encargan de apoyar el funcionamiento del sistema dentro de los corredores de demanda media. Las rutas alimentadoras y complementarias deben hacer la alimentación en los portales y en las estaciones intermedias y sencillas de los corredores troncales del SITP. Las rutas especiales son las encargadas de prestar el servicio en las áreas de la ciudad que se caracterizan por el difícil acceso o la baja demanda, alcanzando los sectores rurales y urbanos de la ciudad en que se les requiera.<sup>154</sup>

Por otro lado, el SITP cuenta con vehículos que se ajustan según la jerarquía de las rutas y la demanda que estas tengan. Según el Manual de Operaciones de 2010, las rutas troncales deberían contar con vehículos articulados, biarticulados, y padrones duales.

<sup>152</sup> MOJICA, Carlos H. et al. Programa para la Financiamiento para la Transformación del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá – Propuesta de Préstamo. Banco Interamericano de Desarrollo. Cabe aclarar que en este sistema no se mencionan a los buses articulados y biarticulados, los cuales cubren las rutas troncales que operaba TRANSMILENIO S.A. antes de la implementación del SITP.

<sup>153</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusula 5.6.

Cabe aclarar que estas rutas eran las que venían funcionando en la ciudad desde el 04 de diciembre del 2000 por las distintas avenidas principales de la ciudad con paraderos exclusivos y eran operadas por los buses rojos articulados y biarticulados.

<sup>154</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusulas 5.2-5.8.

### Bus Biarticulado



Fuente: [www.sitp.gov.co](http://www.sitp.gov.co)

### Bus Articulado



Fuente: [www.sitp.gov.co](http://www.sitp.gov.co)

### Bus Padrón Dual



Fuente: [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

Las rutas auxiliares deberían contar con vehículos de tipo padrón, bus, buseta y microbús. Las rutas alimentadoras y complementarias, deberían contar con vehículos tipo padrón, y las rutas especiales con buses especiales o microbuses.<sup>155</sup>

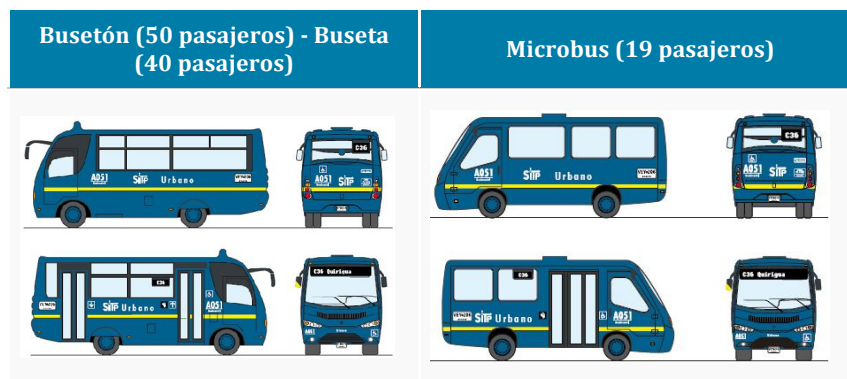
### Bus Padrón.



Fuente: [www.sitp.gov.co](http://www.sitp.gov.co)

### Buses Convencionales (10-79 pasajeros)

<sup>155</sup> *Ibíd.*



Fuente: [www.sitp.gov.co](http://www.sitp.gov.co)

Según el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, estos vehículos deben operar bajo criterios de accesibilidad para la población con discapacidad o con movilidad reducida.<sup>156</sup> El artículo 12º de este Decreto determina además que será en los estudios técnicos y dentro de los pliegos de condiciones, donde se establecerán las características y los parámetros para la modernización de los vehículos que funcionarán en el SITP.<sup>157</sup>

Teniendo en cuenta lo establecido por el Decreto 309 de 2009, TRANSMILENIO S.A. el 28 de Octubre de 2009 publicó la Licitación TMSA-LP-004-2009, que tenía como objetivo: *“seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”*.<sup>158</sup>

En septiembre de 2012 se dio comienzo de la ejecución del SITP. La terminación del período de licitaciones para los operadores de los buses se dio en noviembre de 2010, cuando la Alcaldía Mayor de Bogotá adjudicó los contratos de concesión a nueve

<sup>156</sup> Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá, “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”. Art. 12

<sup>157</sup> *Ibidem*.

<sup>158</sup> *Ibidem*. Art. 28.

En la Licitación TMSA-LP-004-2009 se cuenta con dos anexos de las minutas de los contratos de concesión: El Anexo 4a: “Contrato de concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, suscrito entre la empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. - Transmilenio S.A. (...)” y el operador. Estas con el objetivo de que ejecuten la operación troncal. El Anexo 4b: “Contrato de concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 5) Suba oriental, 6) Suba centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme, suscrito entre la empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. - Transmilenio S.A.(...)” y el operador. Estas no cuentan con operación troncal.

empresas.<sup>159</sup> Estos contratos pretenden, como se establece en la cláusula segunda de los Anexos 4A y 4B de la licitación, fijar las reglas, disposiciones y principios para la ejecución del SITP, así como las estipulaciones con las empresas concesionarias de la prestación del servicio de transporte urbano en Bogotá. Los contratos para la operación de los buses tienen una vigencia de ejecución de 24 años.<sup>160</sup>

Para el caso que nos ocupa, los propósitos de los contratos de concesión adjudicados son, entre otros, garantizar la prestación del *servicio público* urbano masivo de pasajeros en condiciones de seguridad, comodidad y **accesibilidad**, bajos los derechos y principios consagrados en los artículos 24, 209 y 365 de la Constitución, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996. Así como implementar un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para la ciudad de Bogotá e incentivar su optimización y actualización tecnológica para garantizar su continuo mejoramiento.<sup>161</sup>

Las empresas a las cuales se les adjudicó la concesión están obligadas a prestar el servicio de transporte público colectivo en Bogotá por un período de 24 años en las etapas preoperativa, operativa, de transición y reversión. Asimismo, el tiempo de duración máximo de los vehículos que operen dentro del SITP no podrá superar los 12 años. En este sentido, para calcular los 12 años en los que deben ser reemplazados los buses usados que entran al sistema, se deberán tener en cuenta los años previos de funcionamiento antes de su ingreso al SITP. Esto quiere decir que los buses nuevos que ingresen deberán ser reemplazados cuando cumplan 12 años de uso, mientras que los buses usados que entren al SITP deberán ser cambiados cuando cumplan ese período de tiempo, teniendo en cuenta también su uso previo por fuera del sistema.<sup>162</sup>

La idea anterior puede entenderse mejor por medio de un ejemplo: Si un bus nuevo comenzó a operar en el SITP el 24 de octubre de 2012, este deberá ser reemplazado el 24 de octubre de 2024. Mientras que si un bus usado, con un uso previo de 5 años, ingresó al sistema exactamente el mismo día que aquel vehículo nuevo, este deberá

---

<sup>159</sup> Las empresas son: TRANSPORTE ZONAL INTEGRADO S.A.S. (TRANZIT S.A.S.) para la zona Usme, GMÓVIL S.A.S. para la zona de Engativá, MASIVO CAPITAL S.A.S. para la zona de Kennedy y Suba Oriental, EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. (ETIB S.A.S.), para la zona de Bosa, ESTE ES MI BUS S.A.S. para la zona de Calle 80, Tintal y Zona Franca, ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S. para la zona de Ciudad Bolívar, EGOBUS para la zona de Perdomo y Suba Centro, OPERADOR SOLIDARIO DE TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S. para la zona de Fontibón, CONSORCIO EXPRESS S.A.S. para la zona de Usaquén y San Cristóbal. Visto en:

<sup>160</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4A: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal”. Bogotá, 2009.

Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4B: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”. Bogotá, 2009

<sup>161</sup> *Ibidem*.

<sup>162</sup> *Ibidem*.

ser reemplazado el 24 de octubre de 2019, en tanto que para esta fecha habría cumplido con el número máximo de años que permiten los contratos del SITP, 12 años.

Ahora bien, en enero 28 de 2010 la Alcaldía Mayor de Bogotá expidió el Manual de Operaciones, como Anexo 2 de la licitación del SITP, el cual estableció las exigencias que debían tener en cuenta los operadores del sistema para su implementación. Este documento contiene la reglamentación relativa a los requisitos técnicos y operativos que deben cumplir los contratistas respecto del funcionamiento del SITP, desde los conductores, las características de los buses, la forma de recaudo, la seguridad, la supervisión, la infraestructura, entre otros.<sup>163</sup>

Bajo los preceptos técnicos que contenía este manual, en septiembre de 2012 se comenzó la ejecución del SITP, lo que hace relevante su análisis. La falta de exigencias en materia de accesibilidad dentro de este documento, generó las críticas al SITP desde la población con discapacidad en la ciudad de Bogotá, así como las denuncias de incumplimiento de la CDPCD y por parte de la Defensoría del Pueblo. Esto, sumado a lo fallado en la sentencia T-595 de 2002, analizada en el capítulo anterior, que ordenaba a TRANSMILENIO S.A. a garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad física al sistema y a los buses que operaban en ese momento bajo su gestión. Así como al reciente fallo de la Corte Constitucional que le exige a la Alcaldía Mayor de Bogotá y a TRANSMILENIO S.A. cumplir con la normativa que garantiza el acceso en condiciones de igualdad al SITP para las personas con diversidad funcional física y sensorial.

Posteriormente, el 28 de febrero de 2014, la Alcaldía Mayor de Bogotá, expidió un nuevo Manual de Operaciones del SITP, que se concentra únicamente en la mejora de las condiciones de accesibilidad de los buses tipo padrón y convencional. Así pues, cabe recordar que el análisis que se propone este trabajo se centra únicamente en la accesibilidad de las personas con discapacidad sensorial y física a los buses y su permanencia dentro de ellos. Por tanto, solo se analizarán los aspectos relacionados con las características que se exigen en esta materia desde los dos manuales de operaciones expedidos hasta ahora. No se estudiarán otros aspectos como los conductores, la forma de recaudo o las estaciones y paraderos.

En definitiva, a continuación se estudiarán los dos manuales, el inicial de 2010 y el expedido en el 2014, para así analizar lo establecido con relación a la garantía progresiva del derecho al acceso al SITP para personas con discapacidad física y sensorial. Es decir que se realizará el análisis en concreto sobre estos documentos con fundamento en lo desarrollado en el primer capítulo de este trabajo con respecto a la discapacidad, la accesibilidad y la progresividad, con la igualdad como elemento transversal a las tres categorías. Previamente a este estudio, se expondrá el fundamento general que sustenta estos dos manuales, desde el Decreto 309 de 2009

---

<sup>163</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010.

de la Alcaldía Mayor de Bogotá, así como lo establecido en los pliegos de condiciones de la licitación del SITP.

## **2. Análisis de las normas y de los documentos contractuales y técnicos del SITP.**

### **2.1. Accesibilidad y su garantía progresiva para las personas con discapacidad en el Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá y las Minutas de los Contratos de Operación del SITP.**

El Decreto 309 de 2009 contiene referencias para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el artículo 12, que establece la tipología vehicular y determina que la flota de vehículos destinada a la operación del SITP debe operar bajo los criterios, entre otros, de accesibilidad para la población con discapacidad o con movilidad reducida, así como del cumplimiento de las disposiciones técnicas y ambientales que se definan en las normas jurídicas, en los estudios técnicos y en los pliegos de condiciones.

Por otro lado, entre las obligaciones que se incluyen para los operadores en materia de discapacidad, se encuentra la de preparar a sus empleados para el adecuado servicio al cliente con enfoque diferencial. También, se menciona el tema de discapacidad en la Cláusula 48 sobre las tarifas, en la que se establece una tarifa preferencial para personas en situación de discapacidad. En ningún lugar de las minutas de contratación para los operadores del SITP, se menciona la garantía de la accesibilidad para las personas funcionalmente diversas al sistema, ni siquiera de forma gradual, desconociendo también el principio de progresividad. Es más, la discapacidad se menciona únicamente para el tema de servicio al usuario en la cláusula 17.<sup>164</sup>

Siendo así, se desconoce en el nivel contractual de la implementación del SITP: la CDPCD, que ya había sido incorporada al ordenamiento por vía de la Ley 1346 de 2009, la Ley 361 de 1997, el Decreto 1660 de 2003, la jurisprudencia constitucional y las órdenes que le había impartido a TRANSMILENIO S.A. la Corte Constitucional desde el 2002,<sup>165</sup> las cuales en su conjunto exigen la garantía progresiva del acceso en

<sup>164</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4A: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal”. Bogotá, 2009.

Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4B: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”. Bogotá, 2009.

<sup>165</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

condiciones de igualdad a las personas con discapacidad física y sensorial. No se menciona tampoco la necesidad de que los buses cuenten con las normas técnicas NTC-5701 y NTC-5702, que ya existían. Es necesario aclarar que en el momento de la adjudicación de los contratos (noviembre de 2010), no había entrado en vigencia la Ley Estatutaria 1618 de 2013. Aunque de ninguna manera puede decirse que no existían elementos de protección desde el nivel constitucional y legal en el país para que, por lo menos se estableciera que gradualmente el sistema iba a incorporar las características necesarias de infraestructura que permitieran la accesibilidad al SITP de las personas con discapacidad.

## **2.2. Accesibilidad y su garantía progresiva para las personas con discapacidad en el Manual de Operaciones del SITP de 28 de enero de 2010.**

Antes de comenzar el desarrollo de este aparte, no sobra recordar que el elemento con el que se presta el servicio de transporte público urbano desde el SITP, son los buses de tipo biarticulados, articulados, padrón, padrón dual y buses convencionales de 10 a 79 pasajeros.

Según la Cláusula 5.5 del el Manual de Operaciones del 28 de enero de 2010, los vehículos son de propiedad de los operadores y deberán tener las condiciones establecidas por TRANSMILENIO S.A., quien es el encargado de realizar el control constante sobre el cumplimiento de los concesionarios de dichas condiciones. En este sentido, la cláusula 7.3.2 de este Manual, que indica los componentes del SITP que deben estar sujetos a la inspección de TRANSMILENIO S.A., se omitieron aquellos que permiten la garantía de la accesibilidad de las personas con discapacidad al sistema, lo cual pone de presente que en dicho Manual de Operaciones, incluso en sus procedimientos de control, se excluyó la inclusión de las personas con discapacidad. Como se argumentará a continuación, en este mismo Manual de Operaciones, la obligación de garantizar progresivamente la accesibilidad de las personas en situación de discapacidad física y sensorial se encontraba restringida.

De acuerdo con la Cláusula 7.2 de este Manual de Operaciones, los operadores del SITP debían vincular dos vehículos accesibles que permitieran el transporte de personas con movilidad y comunicación reducida dentro de cada una las zonas, teniendo en cuenta las normas Icontec NTC 5701 y NTC 5702.<sup>166</sup> Siendo así, y por establecer un ejemplo concreto, si esta disposición estuviera vigente actualmente, al

---

<sup>166</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5702, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad igual o menor a nueve pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.



final de la implementación del sistema, es decir en el año 2.034, existirían en la Zona de Usaquén 1.440 buses, de los cuales sólo dos serían accesibles, para una localidad que cuenta con una población aproximada de 494.066 habitantes<sup>167</sup> y de los cuales, aproximadamente, 12.351 tienen alguna discapacidad o limitación física o sensorial.<sup>168</sup> Esto constituye una clara vulneración del derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad, en tanto que solo se permitiría que aproximadamente el 0.14% de los buses estuvieran adaptados para el ingreso y la estadía de esta población, sin siquiera establecerse la obligación de buscar una garantía progresiva para que puedan acceder al SITP en condiciones de igualdad.

Por otro lado, en términos generales, el manual de operaciones del 2010 no plasmaba exigencias que garantizaran la accesibilidad progresiva a las personas con movilidad reducida para el ingreso a los vehículos, principalmente aquellos que se encuentran en silla de ruedas. Esto puede observarse en tanto que el documento no exigía a los vehículos de la nueva flota, en cualquiera de las zonas o rutas del sistema, que el piso o la plataforma facilitara el acceso y la movilidad de sillas de ruedas en su interior, o que por lo menos un porcentaje del vehículo fuera accesible, sin escalones o desniveles que implicaran barreras físicas para los usuarios con discapacidad física.

Para garantizar la permanencia de los pasajeros con discapacidad en los buses del SITP, principalmente de aquellos que usan muletas, bastones, con discapacidad visual o sordos, debe existir un número de asientos de uso preferencial. En el caso de los buses biarticulados,<sup>169</sup> se les exige a los operadores que en el interior del vehículo se cuente con 10 asientos de uso preferencial, que pueden ser utilizados por personas con movilidad reducida, personas mayores o mujeres embarazadas. En el caso de los buses articulados<sup>170</sup> se exige contar con 8 asientos de uso preferencial entre los cuales se encuentran las personas con discapacidad. Para los buses de tipo padrón se exige contar con 6 asientos de uso preferencial<sup>171</sup> entre los cuales se encuentran las personas con discapacidad.

Por el contrario, para los buses convencionales del SITP, que están diseñados para transportar de 10 a 79 pasajeros,<sup>172</sup> no se estableció ninguna disposición con respecto a la incorporación de asientos de uso preferencial, lo cual es una clara exclusión para las personas con discapacidad que acceden al SITP y una vulneración de su derecho de acceso al transporte público.

---

<sup>167</sup> DANE. Censo General 2005: perfil Localidad Usaquén – Bogotá. Proyección 2015. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.dane.gov.co/files/censo2005/perfiles/bogota/usaquen.pdf>>.

<sup>168</sup> *Ibidem*.

<sup>169</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusula 7.2.1.1.1.

<sup>170</sup> *Ibidem*. Cláusula 7.2.1.2.1.

<sup>171</sup> *Ibidem*. Cláusula 7.2.1.3.1.

<sup>172</sup> *Ibidem*. Cláusula 7.2.1.1.6.

***Accesibilidad a los vehículos del SITP en el Manual de Operaciones de 2010 para las personas con discapacidad física.***

En concreto, cuando el manual de operaciones de 2010, establece las características de los espacios interiores de los vehículos para personas en silla de ruedas, se exige dos puestos para los buses biarticulados<sup>173</sup>, y un puesto para los articulados<sup>174</sup>, que son aquellos que se destinaron para moverse en las rutas troncales del SITP. Asimismo, para este tipo de buses se exige que tengan acceso al nivel de plataforma, es decir, sin desniveles o escaleras que dificulten el acceso para los pasajeros en silla de ruedas, así como el espacio público debe estar adaptado para que desde fuera del bus estos pasajeros puedan acceder sin barreras.<sup>175</sup>

Para el caso de los buses alimentadores, que deben ser de tipo padrón, se exigía que solamente un bus dentro de la zona de alimentación tuviera las condiciones de accesibilidad para garantizar el ingreso y estadía de una persona que se movilice en silla de ruedas.<sup>176</sup>

En el manual de operaciones de 2010, no se garantizaba la accesibilidad progresiva a aquellos pasajeros con discapacidades físicas para los buses y las rutas que cubren los alimentadores, padrón, padrón dual y bus convencional (de 10 a 79 pasajeros). Estos últimos tipos de buses, son los encargados de prestar el servicio en una gran parte de la ciudad y sobretodo en aquellas zonas donde habitan las personas de escasos recursos, lo cual es una clara muestra de discriminación y exclusión del sistema. Para estos buses no existe ninguna mención a características relacionadas con el ingreso de pasajeros en silla de ruedas, tales como puertas amplias que permitan el ingreso, que la carrocería se encuentre al nivel de la plataforma o que opere cualquier mecanismo que permita su ingreso sin barreras. Tampoco existe referencia a lugares adecuados para que permanezcan dentro del bus en el recorrido, ni barandas, ni mecanismos de seguridad para cuando el bus está en movimiento. Ni siquiera se plantea la exigencia de que se realicen ajustes razonables, que se fueran implementando gradualmente con fundamento en el diseño universal, o, que por lo menos los nuevos buses que fueran ingresando al SITP cumplieran con las NTC-5701<sup>177</sup>, y progresivamente se garantizara el acceso de forma autónoma y en condiciones de igualdad de pasajeros con discapacidad física.<sup>178</sup>

---

<sup>173</sup> *Ibidem*. Cláusula 7.2.7.2.20.

<sup>174</sup> *Ibidem*. Cláusula 7.

<sup>175</sup> *Ibidem*.

<sup>176</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusula 7.2.1.3.6.

<sup>177</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

<sup>178</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010.

Por último, en cuanto a la inclusión de las personas de talla baja al SITP, no existe ninguna exigencia que garantice su accesibilidad al sistema, en ninguno de los tipos de buses (ni de los que entran a funcionar de inmediato o de los que integran la flota nueva). No se menciona la necesidad de asideros, sujetadores, pasamanos y asientos aptos para esta población.

***Accesibilidad para personas con discapacidad sensorial en el Manual de Operaciones de 2010.***

Las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad sensorial se establecieron, al igual que para las personas con discapacidad física, en los vehículos que operan en las rutas troncales. Entonces, los buses articulados y biarticulados se estableció que deben contar con una pantalla de información al pasajero en cada bus, con la funcionalidad de anunciar automáticamente las siguientes dos paradas programadas y mensajes pregrabados en la unidad lógica y enviados desde el centro del control de sistema de transporte. Es decir, esta medida garantiza, por un lado a las personas con discapacidad visual atender a los audios que reproducen las paradas, y por el otro, a las personas con discapacidad auditiva observar las pantallas con dicha información.<sup>179</sup>

Para los vehículos nuevos que sean adquiridos para incorporarse a las rutas troncales durante el tiempo de ejecución del SITP, articulados y biarticulados, las exigencias se hacen más complejas en materia de herramientas visuales y auditivas para hacerlos accesibles a personas con discapacidad auditiva y visual. Esto se observa en que se les exige que tengan un sistema de información al usuario, tales como LEDS, plasma, LCD u otros similares, que se ajusten a la carrocería del bus, que no se empañen y que le indique en forma visual y auditiva el servicio prestado, la estación donde se haya detenido el vehículo, las próximas dos paradas y el destino final.<sup>180</sup>

En cuanto a las rutas auxiliares, alimentadoras y complementarias, es decir buses padrones y convencionales, no se establecieron los mismos parámetros de accesibilidad que para los vehículos articulados y biarticulados, se omiten totalmente, incluso para aquellos buses nuevos que ingresen progresivamente al SITP. Entonces, al no plantearse desde el principio, ni gradualmente, que estos vehículos tuvieran ayudas visuales y auditivas, se está vulnerando la garantía del acceso al sistema de forma progresiva de las personas con discapacidad sensorial al SITP.

En suma, puede afirmarse que el manual de operaciones de 2010, el cual entró en vigencia como anexo de la licitación del SITP, estableció únicamente características de diseño universal para los buses articulados y biarticulados, los cuales como se demostró contienen características para el acceso y la permanencia de las personas con discapacidad física y sensorial, sin la existencia de barreras físicas y

---

<sup>179</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusulas 7.2.1.1.3 y 7.2.1.2.3.

<sup>180</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de enero de 2010. Cláusula 7.2.

comunicativas en su operación. Así mismo, en tanto que las características de infraestructura de estos vehículos están expresamente establecidas en el manual de operaciones de 2010 y no existe otra norma que regule el tema en el SITP, puede afirmarse que lo establecido con respecto a estos buses, aplicará para los buses nuevos que vayan renovando la flota durante el tiempo de ejecución del sistema; a menos que se realice un nuevo manual que modifique esta situación. Lo cual, por lo menos garantiza que para los buses articulados y biarticulados del SITP se mantenga la protección del derecho fundamental de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial.

Mientras tanto, para el caso de los buses tipo padrón y convencionales se omitió por completo establecer un diseño apropiado que permita el acceso de esta población al SITP, vulnerándose el derecho de accesibilidad al transporte público de los usuarios del sistema en condiciones de igualdad. Esta situación fue modificada por el manual de operaciones que se expidió el 28 de febrero de 2014 como se demostrará a continuación.

### **3. Accesibilidad y su garantía progresiva para las personas con discapacidad en el Manual de Operaciones del SITP de 2014.**

Como se mencionó anteriormente, cuatro años después de la entrada en vigencia del manual de operaciones del SITP del 28 de enero de 2010, TRANSMILENIO S.A. expidió un nuevo manual el 28 de febrero de 2014, que pretende, entre otras cosas, dar respuesta a la omisión de exigencias a los operadores para garantizar la accesibilidad de los vehículos de las personas con discapacidad física y sensorial. En este nuevo documento, se pueden observar características nuevas para los buses de tipo padrón y para los buses convencionales del sistema, que eran los que habían sido excluidos de las exigencias de accesibilidad. Por tanto, este manual no contiene ninguna especificación con respecto a aquellos buses articulados o biarticulados, lo cual tiene sentido en tanto que para este tipo de buses en el manual de operaciones de 2010 se habían establecido características de accesibilidad; lo cual sigue vigente en lo que a ello se refiere.

En cuanto a las características generales que deben tener los vehículos del SITP, en la Cláusula 3 del manual de operaciones de 2014 se establece que por lo menos dos buses deben ser accesibles para las personas con discapacidad en cada una de las zonas, con fundamento en las Normas Técnicas del Icontec NTC-5701 y NTC-5702<sup>181</sup>,

---

<sup>181</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5702, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad igual o menor a nueve pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

las cuales garantizan la accesibilidad de personas con discapacidad física y sensorial a este medio de transporte. Esta obligación se encontraba establecida en el anterior manual de operaciones para todos los buses que operaran en el SITP.<sup>182</sup>

A pesar de esto, como se expondrá a continuación, al estudiar las características de accesibilidad establecidas en el manual de operaciones de 2014, se verificó que se exige para los buses tipo padrón y convencional (de 10 a 79 pasajeros) que los operadores deben garantizar para todos los vehículos nuevos que ingresen al SITP que se ajusten a las normas Icontec NTC-5701 y NTC-5702.<sup>183</sup> Entonces si esto llegara a cumplirse, durante los 24 años de ejecución del sistema se estaría llegando a la garantía progresiva del acceso para la población con discapacidad física y sensorial.

### **3.1. Exigencias de accesibilidad para los buses tipo padrón.**

En las Cláusulas 3.1 y 3.1.1 del manual de operaciones de 2014 se exige que la nueva flota de buses de tipo padrón que ingresen desde su expedición deben ser accesibles para las personas con discapacidad, debiendo cumplir con la última versión de la norma técnica NTC-5701,<sup>184</sup> incluyendo aquellas que sean expedidas o actualizadas en la materia.

Para los cambios que TRANSMILENIO S.A. realizó sobre las características de los buses en este nuevo manual, se estableció que se debe llegar a un acuerdo sobre la metodología entre TRANSMILENIO S.A. y los concesionarios para que se ajuste el modelo de remuneración. Además, se establece que todos los vehículos que hagan parte del sistema y sean accesibles siempre deben ser reemplazados por vehículos que cumplan con las mismas condiciones. Es decir que, en virtud del principio de progresividad se está también planteando la garantía de no regresividad, lo cual se constituye como un avance frente a las condiciones que se habían establecido en el manual de operaciones de 2010 para la implementación del sistema.<sup>185</sup>

#### ***Accesibilidad para personas con discapacidad física en los buses de tipo***

<sup>182</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.

<sup>183</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5702, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad igual o menor a nueve pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

<sup>184</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

<sup>185</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusulas 3.1 y 3.1.1.

***padrón.***

Para garantizar la accesibilidad de los pasajeros en silla de ruedas, los vehículos de tipo padrón deben contar con un área libre para su ubicación. Es decir que en la práctica se permite el ingreso de un solo pasajero en silla de ruedas por vehículo. Adicionalmente, se establece que debe tenerse señalización sonora y visual al alcance de los pasajeros que se encuentren ubicados en el espacio destinado para los pasajeros en silla de ruedas, lo cual les permita informarles con anticipación de los paraderos. Se exige también la instalación de una alarma en la zona de ubicación de la silla de ruedas, que sea de fácil acceso, en caso de que requiera la asistencia del conductor.<sup>186</sup>

Para este tipo de buses el manual de operaciones de 2014 exige además que existan mecanismos de aseguramiento para la silla de ruedas, que sujeten al pasajero durante la movilización del vehículo, pero que también permitan su movilidad efectiva en casos de emergencia. Asimismo, se establece que se debe contar con espacios adecuados donde las personas con movilidad reducida puedan ubicar sus ayudas técnicas, tales como muletas, bastones o cualquier otro mecanismo que les facilite la movilidad, sin que se les genere un cobro adicional.<sup>187</sup>

Por otro lado, en cuanto al ingreso a este tipo de vehículos, si se ajustan sus características a lo establecido en la NTC-5701,<sup>188</sup> tal como lo establece el manual de operaciones de 2014, se estará ante la ausencia de barreras en el ingreso, sin escalones o cualquier elemento que dificulte el acceso de las personas con discapacidad física.<sup>189</sup>

Por último, para la permanencia en el vehículo de personas a las que se les dificulte estar de pie dentro de las rutas del SITP, como aquellas que hagan uso de ayudas técnicas para su desplazamiento, se exige que existan por lo menos 6 puestos de uso preferencial, lo cual puede garantizar la permanencia de estas personas con discapacidad física dentro del bus.<sup>190</sup>

***Accesibilidad para personas con discapacidad sensorial en los buses de tipo padrón.***

---

<sup>186</sup> *Ibidem*. Cláusula 3.1.6.

<sup>187</sup> *Ibidem*.

<sup>188</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

<sup>189</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.1.6.

Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana (NTC) - 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. capacidad mínima de diez pasajeros más conductor". Bogotá, 27 de noviembre de 2014.

<sup>190</sup> *Ibidem*.

Los buses de tipo padrón deberán contar con pantallas LED de indicación de destino, que se acompañan de ayudas sonoras, las cuales deben indicar con debida anticipación a los pasajeros las paradas de las diferentes rutas. Asimismo, las puertas de salida del vehículo tendrán un sonido para informar a los pasajeros cuando vayan a cerrarse o a abrirse.<sup>191</sup> Esto hace accesible el vehículo para las personas con discapacidad visual y auditiva.

### **3.2. Exigencias de accesibilidad para los buses tipo Convencional (10-79 pasajeros).**

Dentro de la operación del SITP, atendiendo a las necesidades de la población y a las características físicas de la ciudad, se estableció la entrada en funcionamiento de buses convencionales de distintos tamaños y capacidades. Se establecieron buses de 48 a 60 pasajeros, de 40 a 60 pasajeros, busetas y microbuses, para todos los cuales en este manual de operaciones de 2014, a los contratistas del SITP se les obliga a que los buses tipo convencional cumplan con la NTC- 5701, que establece los parámetros para la accesibilidad a los vehículos de transporte público de personas con discapacidad física y sensorial.<sup>192</sup>

Se establece también que para los cambios que TRANSMILENIO S.A. realizó sobre las características de los buses en este nuevo manual, se debe llegar a un acuerdo sobre la metodología para que se ajuste el modelo de remuneración de los contratos con los concesionarios.<sup>193</sup> La cláusula 3.2. del Manual de Operaciones del 2014, establece que todos los vehículos que hagan parte del sistema y sean accesibles, deben ser reemplazados por vehículos que cumplan con las mismas condiciones de accesibilidad. Esto es muestra de un avance, al igual que en caso de los buses tipo padrón, en el que la Alcaldía Mayor de Bogotá y TRANSMILENIO S.A. están garantizando la no regresividad en la garantía de la accesibilidad de las personas con discapacidad física y sensorial. Asimismo, están asumiendo los costos que implica la garantía progresiva de la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad en la ciudad.

#### ***Accesibilidad para personas con discapacidad física.***

Para el caso de los pasajeros en silla de ruedas, se exige que cuenten con un espacio, ajustado a las características del bus convencional, ya sea de 48 a 60 pasajeros, de 40 a 60 pasajeros, busetas o microbuses, que garantice el ingreso y la permanencia de las personas en silla de ruedas.<sup>194</sup> También, se exige que estos buses cuenten con

---

<sup>191</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.1.6.

<sup>192</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.2.

<sup>193</sup> *Ibíd.*

<sup>194</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.2.1.

condiciones que permitan la seguridad de las personas que permanezcan en el bus en silla de ruedas, así como que les permitan su fácil evacuación en caso de emergencia.<sup>195</sup>

Por otro lado, puede afirmarse que de seguirse las especificaciones de la NTC-5701,<sup>196</sup> como lo establece la cláusula 3.2. del manual de operaciones de 2014 para los nuevos buses convencionales que entren al sistema, incluidos aquellos que reemplacen a los que salgan por el cumplimiento del tiempo permitido de uso, se deberán establecer condiciones de acceso al vehículo sin barreras, tales como escalones o barandas que le impidan o dificulten el ingreso de las personas en silla de ruedas.<sup>197</sup>

Por último, en cuanto a la permanencia dentro de los vehículos convencionales del SITP, el Manual de Operaciones del 2014 establece que se deberá contar en cada bus de este tipo con dos asientos para personas con discapacidad, lo cual puede ayudar a la permanencia de aquellas personas que utilicen ayudas técnicas para moverse.<sup>198</sup>

### ***Accesibilidad para personas con discapacidad sensorial.***

Para las personas con discapacidad sensorial, se dispone en el manual de operaciones del 2014 que dentro de los buses convencionales deben existir ayudas visuales y auditivas, que le permitan a las personas ciegas poder saber las dos paradas siguientes, las cuales deben ser proyectadas en una pantalla y anunciadas por parlantes ubicados en los buses.<sup>199</sup>

Así mismo, las puertas de los vehículos deben anunciar por medio de un timbre que serán abiertas o cerradas, lo cual les permite a las personas invidentes saber cuándo pueden acceder al bus o salir de éste.<sup>200</sup>

Entonces, la exigencia de las características establecidas dentro del Manual de Operaciones de febrero 28 de 2014 para los buses de tipo convencional, permiten la accesibilidad en condiciones de igualdad al SITP de las personas con discapacidad sensorial de manera progresiva. Esto, si se entiende que los buses que vayan

<sup>195</sup> *Ibidem*.

<sup>196</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor." Bogotá, 2014.

<sup>197</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.2.

Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana (NTC) - 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. capacidad mínima de diez pasajeros más conductor". Bogotá, 27 de noviembre de 2014.

<sup>198</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 3.2.1.

<sup>199</sup> *Ibidem*.

<sup>200</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014. Cláusula 6.10.



ingresando al sistema deberán cumplir con lo establecido en este manual, y si se tiene en cuenta además que todos los buses tienen un periodo máximo de uso de 12 años, así como que los contratos de ejecución del SITP son por 24 años, al terminar su implementación el sistema contará con todos los buses de tipo convencional con características de accesibilidad.

### **3.3. Conclusiones del análisis de las características de accesibilidad en los Manuales de Operaciones del SITP.**

Teniendo en cuenta el análisis realizado acerca de las características de los buses del SITP, puede observarse una evolución positiva en el segundo manual de operaciones (2014), con respecto al primero, en tanto que los aspectos relacionados con la accesibilidad al sistema de las personas con diversidad física o sensorial presentan unos niveles de exigencia mayores, que permiten afirmar que si llegaran a cumplirse, en el caso de los buses padrones y convencionales se estaría alcanzando la garantía progresiva de accesibilidad para esta población durante la ejecución de los contratos de operación del sistema como se explicará a continuación.

Del estudio realizado en este capítulo, puede verse que en el primer manual de operaciones (2010), se establecían características que garantizaban la accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial en los buses articulados y biarticulados, que son aquellos que operan las rutas troncales. Mientras que se había excluido de estas características a los buses tipo padrón y convencionales, lo que discriminaba a los usuarios del SITP con discapacidad física y sensorial. Esto se modificó en el manual de operaciones de febrero 28 de 2014, en donde se estableció que los nuevos vehículos que ingresaran al sistema de estos dos últimos tipos, que deben cubrir las rutas alimentadoras, auxiliares, complementarias y especiales, están obligados tener condiciones materiales de accesibilidad. Esto permite que en el tiempo de ejecución de los contratos de operación del SITP se vayan garantizando los derechos de las personas con discapacidad al transporte público accesible, a la libertad de locomoción, la igualdad real y efectiva, así como los derechos que se pueden ejercer en función de la garantía de movilidad dentro de la ciudad, tales como el trabajo, la educación, la salud, o la recreación, entre otros.

Entonces, como ya se explicó, si se entiende que los buses de tipo padrón y convencional, que vayan ingresando al sistema deberán cumplir con lo establecido en el manual de operaciones de 2014, y si se tiene en cuenta además que todos los buses tienen un periodo máximo de uso de 12 años, así como que los contratos de ejecución del SITP son por 24 años, al terminar su implementación el sistema contará con todos los buses de tipo convencional y padrón con características de accesibilidad. Esto sumado a que los buses biarticulados y articulados, que son los que operan en las rutas troncales, ya contaban desde el manual de operaciones de 2010 con la obligación de tener las características que permiten el ingreso y la permanencia a los vehículos de forma accesible y en condiciones de igualdad para las personas con discapacidad física y sensorial, el SITP sería al terminar su implementación accesible para esta población.

Siendo así, de cumplirse con lo que establecen en conjunto los dos manuales de operaciones del SITP, la Alcaldía Mayor de Bogotá y TRANSMILENIO S.A. estarían cumpliendo con lo establecido en la Constitución Política de 1991, en la CDPCD, en la Ley Estatutaria 1618 de 2013, la jurisprudencia de la Corte Constitucional, y en las demás normas nacionales e internacionales que establecen los derechos de las personas con discapacidad en materia de accesibilidad, y el tratamiento diferencial que requiere esta población para que se garanticen sus derechos en condiciones de igualdad.

A pesar de esto, no se puede desconocer que la progresividad para los buses tipo padrón y convencional se planteó hasta el manual de operaciones de 2014, lo cual genera una espera más larga para que se introduzcan todos los nuevos vehículos que contarán con las especificaciones de accesibilidad que requieren las personas con discapacidad física y sensorial para acceder al SITP en condiciones de igualdad. Por esta demora de cuatro años, desde la adjudicación del contrato a los operadores que contenía como anexo el manual de operaciones de 2010, hasta que se cambiaron las especificaciones de accesibilidad para los buses padrón y convencional bajo la expedición del manual de operaciones de 2014, esta población seguirá siendo excluida del sistema en las zonas y rutas que operan estos vehículos porque no contarán con las condiciones materiales que permitan su ingreso y permanencia dentro de los vehículos mientras que se cumple el tiempo hasta que comience a operar la nueva flota. Aunque no se puede desconocer que actualmente, como ya se dijo, se está cumpliendo, por lo menos formalmente, con la intención de garantizar de manera progresiva con el derecho de acceso al transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial.

Así mismo, se debe tener en cuenta que la Corte Constitucional por medio de la sentencia T-192 de 2014 ordenó que en un período máximo de dos años el SITP tuviera condiciones de accesibilidad para la población con discapacidad, y que se está ante una situación jurídica en la que está de por medio el cumplimiento dicho fallo judicial, en donde los funcionarios y las entidades del nivel local en Bogotá, que en su momento desconocieron las normas constitucionales que protegían los derechos de las personas con discapacidad, están obligados en la actualidad a darle cumplimiento a lo ordenado por el tribunal constitucional colombiano.<sup>201</sup>

Adicionalmente no puede olvidarse que TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del SITP, ya había sido ordenado por la Corte Constitucional en la sentencia T-595 de 2002 a garantizar condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad física en sus rutas troncales. En ese momento ese tribunal le dio un período de dos años a esa empresa, para que gradualmente fuera llevando a cabo los ajustes razonables que requería la infraestructura, de la porción que administraba del sistema de transporte público en Bogotá, con el fin de que garantizara el acceso en condiciones

---

<sup>201</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-192 de 2014. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

de igualdad a los buses de las rutas troncales. Siendo así, no se entiende entonces cómo para la concepción del SITP, ni la Alcaldía Mayor de Bogotá, ni TRANSMILENIO S.A., concibieron el sistema que iba a comenzar a implementarse en la ciudad bajo los principios del diseño universal, que como se mostró en el capítulo anterior ya estaban vigentes en el país, para que progresivamente se garantizara el acceso en condiciones de igualdad a las personas con discapacidad física y sensorial.<sup>202</sup>

Finalmente, se observa cómo en la práctica puede llevarse un valor, principio y derecho fundamental como la igualdad, que parece tan abstracto, pero que en este caso se puede analizar en virtud del relacionamiento de las tres categorías de análisis propuestas: discapacidad, accesibilidad y progresividad, con respecto a la ejecución del SITP, que es una política local que garantiza la movilidad para los ciudadanos de Bogotá. Es así como en este segundo capítulo se analizaron esas categorías desarrolladas en el primero, con relación a lo contemplado de manera general en el Decreto 309 de la Alcaldía Mayor de Bogotá y en los Anexos 4A y 4B (minutas del contrato de operación de los vehículos del sistema). Mientras que se analizaron los elementos más específicos establecidos en los manuales de operaciones de 2010 y 2014, en los que se pudo evidenciar cómo evolucionó la garantía del acceso al transporte público para las personas con discapacidad física y sensorial en condiciones de igualdad de un documento al otro, habiendo examinado sus contenidos con detenimiento sobre los distintos buses del SITP, verificando si existía coherencia de dichos instrumentos jurídicos de orden local, que en la práctica son los que materializan los derechos de los ciudadanos, con respecto a las normas internacionales, constitucionales y legales, las cuales han sido desarrolladas por la jurisprudencia constitucional.

### **III. Capítulo Final: Conclusiones.**

El derecho fundamental a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física y sensorial conlleva a la garantía de otros derechos constitucionales y contribuye con su inclusión social. Además, este derecho contribuye a la realización de la libertad y de la igualdad real y efectiva de esta población históricamente discriminada, lo cual se acopla a la concepción de justicia del Estado Social de Derecho. Asimismo, en función del principio de progresividad y

---

<sup>202</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

no regresividad, puede ser garantizado de manera gradual, sin que esto sea una excusa para no realizarlo.

En el caso de la implementación del SITP en Bogotá, su garantía es una tarea pendiente, en tanto que no existió coherencia entre los mandatos constitucionales y legales sobre accesibilidad con respecto a los documentos técnicos y contractuales que dieron comienzo a su implementación en septiembre de 2012. A pesar de esto, actualmente existen las herramientas jurídicas que posibilitan su realización progresiva, según lo que establecen los dos manuales de operaciones del sistema vigentes.<sup>203</sup>

Entonces, para realizar la verificación de la hipótesis planteada para el desarrollo del presente trabajo se tendrá en cuenta lo desarrollado en el primer y el segundo capítulo. Con este objetivo, se buscará dar cierre a las categorías analizadas en el Capítulo I: discapacidad, accesibilidad y progresividad; teniendo como categoría transversal el valor, principio y derecho fundamental a la igualdad. Posteriormente, tomando como fundamento el cuerpo normativo nacional e internacional, la doctrina y la jurisprudencia analizada, se mostrarán los resultados obtenidos tras haberlas puesto al servicio del caso concreto del SITP en Bogotá y se argumentará cómo opera la garantía del derecho de las personas en condición de discapacidad al transporte accesible y en condiciones de igualdad en el sistema.

### ***Acerca de la discapacidad, la accesibilidad, la progresividad y la igualdad como elemento transversal.***

En primer lugar, la discapacidad es una manifestación de la diversidad humana, que puede ser física, sensorial, intelectual, mental o múltiple, que se caracteriza por su complejidad y porque genera la necesidad de medidas de diseño universal y ajustes razonables que conlleven a la eliminación de las barreras que restringen la inclusión social de las personas con esta condición. Así mismo, bajo la aplicación del modelo social establecido por la CDPCD, debe partirse de la relación de dos elementos: por una parte, la diversidad funcional de las personas y, por otra, el entorno que genera las barreras físicas, comunicativas y actitudinales que impiden su participación en condiciones de igualdad en la sociedad.

Por otro lado, con respecto al transporte público en el nivel normativo nacional, se mostró cómo en conjunto la Ley 336 de 1996, la Ley 361 de 1997 y el Decreto 1660 de 2003 exigen que las condiciones técnicas de los sistemas de transporte urbanos colectivos tengan las adaptaciones necesarias para los usuarios con discapacidad

---

<sup>203</sup> Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP. 28 de enero de 2010.

Cfr. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte – SITP-. 28 de febrero de 2014.

física y sensorial,<sup>204</sup> así como establecen la obligación de adaptación progresiva para garantizar su accesibilidad.<sup>205</sup> Posteriormente, en desarrollo de la CDCPD, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 estableció el derecho fundamental de acceso al transporte público para las personas en condición de discapacidad, obligando a que los sistemas de transporte masivo cumplan desde la fase de diseño con las normas de accesibilidad para esta población.<sup>206</sup>

Por otro lado, el trabajo demostró cómo la igualdad es uno de los elementos constitutivos de la justicia,<sup>207</sup> que para ser alcanzada es necesario que se garantice a los ciudadanos la oportunidad de integrarse socialmente y de acceder en condiciones de igualdad a los bienes y servicios de los que disponen la sociedad.<sup>208</sup> Esto implica ir más allá de la Ley en un sentido formal, y como lo establece la Constitución de 1991 en su artículo 13, garantizar la igualdad real y efectiva de todos los ciudadanos, es decir permitir el acceso de todos los individuos a los bienes y servicios sociales atendiendo las necesidades de aquellos más vulnerables y que han sido históricamente discriminados.

Por tanto, la garantía material de la igualdad, entendida como principio, valor y derecho fundamental, conlleva a la no discriminación y, a la realización de otros derechos constitucionales. En el caso del acceso al transporte público en Bogotá de las personas con discapacidad física y sensorial, la garantía de este derecho fundamental en condiciones de igualdad. Con respecto a lo establecido en la CDCPD y por la Ley Estatutaria 1618 de 2013, se estableció que este derecho se hace indispensable para la materialización de otros derechos fundamentales en condiciones de igualdad, tales como la salud, el trabajo, la recreación, entre otros; lo cual contribuye a la inclusión social de las personas con discapacidad física y sensorial.

Ahora bien, se determinó que la accesibilidad es una condición imprescindible para el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales y el acceso a los servicios públicos de todas las personas en condiciones de igualdad. Además, los principios que orientan al diseño universal y los ajustes razonables, son los fundamentos que llevan a la materialización de la accesibilidad. Teniendo en cuenta esto, la accesibilidad al

---

<sup>204</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 336 de 1996, “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”. Art. 32.

<sup>205</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 361 de 1997 “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones.”. El artículo 61 establece que: “El Gobierno Nacional dictará las medidas necesarias para garantizar la adaptación progresiva del transporte público, así como los transportes escolares y laborales, cualquiera que sea la naturaleza de las personas o entidades que presten dichos servicios.”

<sup>206</sup> Cfr. REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley estatutaria 1618 de 2013, “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.” Art. 15.

<sup>207</sup> Cfr. LUHMANN, Niklas. La clausura operativa del sistema del derecho (viii-ix) en *El Derecho de la Sociedad*. México: Universidad Iberoamericana, 2002. Pág. 171.

<sup>208</sup> Cfr. RAWLS, John, “Ideas fundamentales” en *La Justicia como Equidad: Una Reformulación*, Paidós: Barcelona, 2002. Pág. 27.

Cfr. SEN, Amartya. *Desarrollo y libertad*. Barcelona: Planeta, 2000. Pág. 24.

transporte público urbano colectivo se consolida principalmente cuando, en virtud de la realización de ajustes razonables y el cumplimiento de los principios del diseño universal, se eliminan las barreras físicas, las comunicativas y las actitudinales, tomando como punto de partida las obligaciones internacionales del Estado Colombiano en la materia, la aplicación de los derechos, valores y principios constitucionales a la igualdad y la no discriminación, y el cumplimiento de los mandatos legales.

Por último, se desarrolló el principio de progresividad, que orienta la obligación de la garantía de los derechos humanos por parte del Estado, y consiste en la gradualidad para la aplicación de medidas que conlleven a su materialización.<sup>209</sup> También este principio puede entenderse como la ampliación de la protección de los derechos constitucionales en el tiempo y, su aplicación no debe ser entendida como excusa para omitir la garantía de acceso al transporte público de las personas con discapacidad.<sup>210</sup>

### ***Acerca de lo analizado con respecto a la accesibilidad en el SITP.***

El análisis del SITP en función de la discapacidad, la accesibilidad, la progresividad, permitió demostrar cómo se aplica en la práctica el valor, principio y derecho fundamental a la igualdad, que tiene un alto nivel de abstracción, pero que en este caso se consiguió analizar en virtud del relacionamiento estas tres categorías propuestas.

En este sentido, después de haber analizado la garantía de acceso al SITP en Bogotá para las personas con discapacidad física y sensorial en el Capítulo II, con respecto a lo desarrollado sobre la accesibilidad y la progresividad en el Capítulo I, se encontró que en un principio no existió articulación entre las normas internacionales, constitucionales y del nivel nacional con aquellas de orden local que dieron vida al SITP y que posteriormente lo llevaron a su implementación.

Para esto, se demostró cómo la Corte Constitucional obligó a TRANSMILENIO S.A. a cumplir con la realización de las condiciones materiales de accesibilidad de las

<sup>209</sup> Cfr. "BEDJANUI, Mohamed. Por una carta mundial de trabajo humano y de la justicia social, BIT, 75<sup>o</sup> Aniv., Ginebra, 1994, p.28." BARBAGELATA, Héctor Hugo. La Renovación del Nuevo Derecho. Lima: Revista Derecho y Sociedad N<sup>o</sup> 30, Año XIX, 2008. Pág.63.

<sup>210</sup> Como lo establece la sentencia T- 018 de 2008, *op. cit.*, en un Estado Social de Derecho, en el que existe una carta de amplia de derechos y otorga herramientas jurídicas a los ciudadanos para garantizar su ejercicio, en donde se establece la búsqueda de la igualdad material y se busca la inclusión social de grupos tradicionalmente marginados y excluidos no es justificable que el principio de Progresividad se convierta en la regla general y permitir la desprotección de un grupo vulnerable. En palabras de Abramovich y Curtis "*la progresividad (...) está lejos de ser un permiso para dilatar la efectividad de los derechos consagrados*". Visto en: ABRAMOVICH, Víctor; COURTIS, Christian. *Los derechos sociales como derechos exigibles*. España: Trotta, 2002.

Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N<sup>o</sup> 2 - Accesibilidad. Pág. 7. Ginebra, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>

personas con discapacidad física y sensorial, por medio de dos fallos. El primero, cuando aún no había entrado en vigencia el SITP, la sentencia T-595 de 2002, donde obligó a esta empresa a que sus buses e infraestructura se adaptaran para que fuera accesible para las personas con discapacidad física.

El segundo, cuando ya estaba implementándose el SITP, la sentencia T-192 de 2014 en donde obliga a TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del sistema, y a la Alcaldía Mayor de Bogotá, a que realicen los ajustes razonables para que el sistema sea accesible para las personas con discapacidad física y sensorial. En los dos casos, la corte aplicó el principio de progresividad, entendiendo que las medidas de protección del derecho al transporte público accesible en Bogotá no pueden ser ejecutadas de inmediato, ordenó un período de dos años para el cumplimiento en las dos sentencias.

Esto demuestra cómo TRANSMILENIO S.A. y la Alcaldía Mayor de Bogotá no garantizaron la accesibilidad al SITP para las personas con discapacidad física y sensorial, a pesar de que al momento del diseño y la ejecución inicial del sistema existían mandatos desde el derecho internacional, desde la Constitución, desde la Ley y los decretos que la reglamentan,<sup>211</sup> que sumados a los desarrollos jurisprudenciales de la Corte Constitucional, establecían la obligación de las autoridades locales en Bogotá de garantizar el acceso de esta población al sistema de transporte público en condiciones de igualdad.

En concreto, cuando se expidió el Decreto 309 de 2009 de la Alcaldía Mayor de Bogotá y se realizó la contratación de la operación del SITP bajo las minutas contenidas en los Anexos 4A y 4B de la licitación, así como las condiciones técnicas que se establecieron para los vehículos en el manual de operaciones de 2010, Anexo B de la licitación, se omitió la garantía de accesibilidad de las personas con discapacidad física y sensorial para los buses padrones y convencionales, sin siquiera establecerse su garantía progresiva. Esto conllevó, como lo denunció la Personería de Bogotá en 2014,<sup>212</sup> a que las personas con discapacidad física y sensorial después de dos años de implementación del SITP, mantengan hasta hoy su situación de discriminación, sin contar con las condiciones materiales que les permitan el acceso al transporte público en condiciones de igualdad.

Aunque como se demostró, el manual de operaciones de 2014 modifica lo establecido con respecto a los buses de tipo padrón y convencionales, estableciendo que deben ajustarse a la norma técnica colombiana NTC-5071<sup>213</sup> y contiene otras condiciones específicas que garantizan progresivamente la integración de vehículos accesibles para las personas con discapacidad física y sensorial. Por tanto se verificó que

---

<sup>211</sup> Tales como la Ley 336 de 1996, la Ley 361 de 1997 y el Decreto 1660 de 2003.

<sup>212</sup> PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

<sup>213</sup> Cfr. INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana (NTC) - 5701, "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. capacidad mínima de diez pasajeros más conductor". Bogotá, 27 de noviembre de 2014.

actualmente existe coherencia de dichos instrumentos jurídicos de orden local con respecto a las normas internacionales, constitucionales y legales, desarrolladas por la jurisprudencia constitucional. Esta coherencia desde lo formal, implica que si se llega a realizar lo establecido en los documentos que regulan la operación del SITP, principalmente sus manuales de operaciones, se estaría garantizando progresivamente el derecho fundamental de la accesibilidad al transporte público de los usuarios del sistema con discapacidad física y sensorial.

Entonces, por un lado, corresponde principalmente a la Alcaldía Mayor de Bogotá y a TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del SITP materializar las condiciones de accesibilidad que se establecieron en los dos manuales de operaciones para que las personas con discapacidad física y sensorial puedan gozar de su derecho a la accesibilidad al transporte público de manera progresiva. Para esto deberán implementar los ajustes razonables necesarios, que conlleven a la eliminación de las barreras físicas, comunicativas y actitudinales que actualmente enfrentan dentro del sistema de transporte en Bogotá. Cabe recordar que es su obligación constitucional y legal hacerlo.

Las entidades del orden nacional rectoras y vigilantes de la política pública de transporte deben realizar un trabajo con las entidades territoriales para que lo sucedido en con la contratación de la operación del SITP en Bogotá en el 2010 no vuelva a ocurrir en detrimento de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad física y sensorial. Por lo que es necesario que se haga acompañamiento al diseño y la implementación de los servicios públicos de transporte urbano colectivo en el país, con el objetivo de que no se vulneren los derechos de esta población, pero que además el Estado colombiano cumpla con sus obligaciones internacionales, constitucionales y legales.

Por último, la CDPCD tiene como uno de sus principios rectores la participación de la población con discapacidad en todas las decisiones que los puedan afectar como ciudadanos. Entonces, corresponde a las personas con discapacidad física y sensorial, vigilar la implementación del SITP en Bogotá y exigirle a TRANSMILENIO S.A y a la Alcaldía Mayor de Bogotá que les garanticen su derecho fundamental de accesibilidad al transporte público. Asimismo, pueden actuar como agentes propositivos, informando a estas entidades cuáles son sus necesidades específicas dentro del sistema y cuáles pueden ser las mejores formas de realizarlas.



## BIBLIOGRAFÍA

### **1. Autores.**

ABRAMOVICH, Víctor; COURTIS, Christian. Los derechos sociales como derechos exigibles. España: Trotta, 2002.

ALEXY, Robert. Teoría de los Derechos Fundamentales. Trad. E. Garzón Valdés. (2ª. Reimp.). Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001.

BEDJANUI, Mohamed. Por una carta mundial de trabajo humano y de la justicia social, BIT, 75º Aniv., Ginebra, 1994, p.28." En: BARBAGELATA, Héctor Hugo. La Renovación del Nuevo Derecho. Lima: Revista Derecho y Sociedad Nº 30, Año XIX, 2008.

BRITO MELGAREJO, Rodrigo. Principio de Igualdad en el Derecho Constitucional Comparado. [En línea] Disponible en Internet: <URL: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1968/9.pdf>.

COMISIÓN CENTRAL DE COORDINACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DE ACCESIBILIDAD (CCPT). Concepto Europeo de Accesibilidad. Doorn, Holanda: CCPT 1996.

CORREA MONTOYA, Lucas. Panorama de la protección jurisprudencial a los derechos humanos de las personas con discapacidad en Colombia, en: Universitas No. 118.

DE ASÍS ROIG, Rafael. El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2005.

DE ASÍS, Rafael., et al. Sobre la accesibilidad universal en el derecho. Madrid: Dykinson, 2005.

EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. (TRANSMILENIO). Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP. Bogotá, diciembre de 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/15012015\\_seguinto\\_a\\_la\\_de\\_manda\\_a\\_31\\_de\\_diciembre\\_de\\_2014.pdf](http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/15012015_seguinto_a_la_de_manda_a_31_de_diciembre_de_2014.pdf)>

GARCÍA MADRUGA, Carolina. “La Red de Accesibilidad Universal en la rehabilitación de barrios para la mejora de la sostenibilidad”. Madrid: Conferencia de Construcción Sostenible, España, 2010.

LÓPEZ MURCIA Julián Daniel, GARCÍA DAZA, Lina María (2008). “*La obligación de progresividad de los derechos económicos, sociales y culturales: el caso de los servicios públicos en Colombia.*” *International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional*, núm. 12, enero-junio. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. ISSN: 1692-8156.

LUHMANN, Niklas. La clausura operativa del sistema del derecho (viii-ix) en *El Derecho de la Sociedad*. México: Universidad Iberoamericana, 2002.

MESA CUADROS, Gregorio. Derechos Ambientales en perspectiva de integralidad. Concepto y fundamentación de nuevas demandas y resistencias actuales hacia el “Estado ambiental de derecho”. Tesis Doctoral. Bogotá: Unibiblos, 2007.

MOJICA, Carlos H. et al. Programa para la Financiamiento para la Transformación del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá – Propuesta de Préstamo. Banco Interamericano de Desarrollo.

NATIONAL DISABILITY AUTHORITY (NDA). Center for Excellence in Universal Design. *The 7 Principles of Universal Design*. Irlanda. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.universaldesign.ie/exploreampdiscover/the7principles>>

NORTH CAROLINA STATE UNIVERSITY, Center for Universal Design. The principles of Universal Design. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/pubs\\_p/docs/poster.pdf](http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/pubs_p/docs/poster.pdf)>

OLIVER, Mike. *Politics and Language: Understanding the Disability Discourse*. London: University of Greenwich, 1994.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD; BANCO MUNDIAL. Informe Mundial sobre la Discapacidad. Malta, 2011.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Informe Anual 1993, Capítulo V. Washington D.C., 1993. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.cidh.oas.org/annualrep/93span/cap.V.html>> sobre la Discapacidad. Malta, 2011.

PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008.

PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C. Informe sobre el Sistema de Transporte Integrado de Bogotá –SITP-. Bogotá, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://personeriabogota.gov.co/informes>>

PRIETO SACHIS, Luis. Los Derechos Sociales y el principio de igualdad sustancial. Págs. 23 y 24. [En línea]. Disponible en Internet: <URL:<http://passthrough.fw-notify.net/download/868150/http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1658/3.pdf>>

RAWLS, John. “Ideas fundamentales” La Justicia como Equidad: Una Reformulación. Barcelona: Paidós, 2002.

RED DE CONCEPTO EUROPEO PARA LA ACCESIBILIDAD, EuCAN. Concepto Europeo de Accesibilidad. Luxemburgo, 2003.

SEN, Amartya. Desarrollo y libertad. Barcelona, Planeta, 2000.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ, SITP. Buses del Sistema. [En línea] Disponible en Internet: [www.sitp.gov.co](http://www.sitp.gov.co)

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO. Plaza Capital, Periodismo y Opinión Pública. ISSN 1900 – 5113. Edición 32, Bogotá, 2011.

VERSWYVEL, Sonia. Manual con las medidas básicas para la construcción accesible. Bogotá, 2012. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.silladeruedasengestion.org/scs/manual.php?id=1>>

## **2. Normativa Internacional.**

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Declaración Universal de los Derechos Humanos. Nueva York. 1948.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Nueva York, 1966.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Americana sobre Derechos Humanos. Costa Rica, 1969.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Declaración de los Derechos de las Personas Con Retardo Mental. Nueva York. 1971.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Declaración de los Derechos de los Impedidos de las Naciones Unidas. Nueva York. 1975.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Programa de Acción Mundial para Las Personas con Discapacidad. Nueva York, 1982.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Protocolo Adicional de la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. San Salvador, 1988.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Normas Uniformes: Para la Igualdad de Oportunidades para personas con Discapacidad. Aprobada mediante Resolución/48/96. Nueva York, 1993.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Aplicación del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación General No. 5. Ginebra, 1994.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Resolución sobre la Situación de los Discapacitados en el Continente Americano. Washington, 1995.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Compromiso de Panamá con las Personas con Discapacidad en el Continente Americano. Panamá, 1996.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad. Guatemala, 1999.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud. Ginebra, 2001.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Asamblea General. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York, 2006.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación General No. 20. Ginebra, 2009.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Observación General N° 2 - Accesibilidad. Ginebra, 2014. [En línea]. Disponible en Internet: <URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/16/PDF/G1403316.pdf?OpenElement>>

### **3. Normativa Nacional**

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 74 de 1968, "Por la cual se aprueban los "Pactos Internacionales de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de Derechos Civiles y

Políticos, así como el Protocolo Facultativo de este último, aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en votación unánime, en Nueva York, el 16 de diciembre de 1966".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de 1991.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 324 de 1996 "Por la cual se crean algunas normas a favor de la Población Sorda".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 361 de 1997 "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones."

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 276 de 2000, el cual establece la conformación, define las funciones y señala el funcionamiento del Comité Consultivo Nacional de las Personas Con Limitaciones".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 170 de 2001. "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros"

REPÚBLICA DE COLOMBIA. 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, Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999)"

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Gobierno Nacional, 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".

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1538 de 2005 "Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997."

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 982 de 2005 "Por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordo ciegas y se dictan otras disposiciones."

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ley 982 de 2005, “Por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de las personas sordas y sordociegas y se dictan otras disposiciones.”

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1145 de 2007 “Por medio de la cual se organiza el Sistema Nacional de Discapacidad y se dictan otras disposiciones.”

BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL. Decreto 309 de 2009 del Alcalde Mayor de Bogotá, Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1275 de 2009, “Por medio de la cual se establecen lineamientos de Política Pública Nacional para las personas que presentan enanismo y se dictan otras disposiciones.”

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1346 de 2009 “Por medio de la cual se aprueba la "Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad", adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006”.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 1618 de 2013 “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.”

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Departamento Nacional De Planeación. Conpes Social 166 de 2013. “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5701, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). Norma Técnica Colombiana NTC 5702, “Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad igual o menor a nueve pasajeros más conductor.” Bogotá, 2014.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4A: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal”. Bogotá, 2009.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Licitación TMSA-LP-004-2009, Anexo 4B: “Minuta del Contrato de Concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para la prestación del servicio público de

transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”. Bogotá, 2009

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte –SITP-. 28 de enero de 2010.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte –SITP-. 28 de febrero de 2014.

#### **4. Sentencias.**

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia No. T-402 de 1992. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-067 de 1994 M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-288 de 1995 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-378 de 1997 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-371 de 2000 M.P. Carlos Gaviria Díaz.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-1158 de 2001. M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-881 de 2002. M. P. Eduardo Montealegre Lynett.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-401 de 2003 M.P. Álvaro Tafur Galvis.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-156 de 2004. Manuel José Cepeda.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-381 de 2005. M.P. Jaime Córdoba Triviño.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-594 de 2006. M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-006 de 2008. M.P. Mauricio González Cuervo.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia T-018 de 2008. M.P. Jaime Córdoba Triviño.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-556 de 2009. M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Auto 006 de 2009. M.P. Manuel José Cepeda.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-223 de 2010. M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2011. M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional, Sentencia C-630 de 2011 M.P. María Victoria Calle Correa.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia T-010 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia C-250 de 2012. M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

REPÚBLICA DE COLOMBIA. Corte Constitucional. Sentencia No. T-192 de 2014. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.