

**Acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte  
masivo en la ciudad de Bogotá**

**The access of people with physical disabilities to the mass transit system in the city of  
Bogota**

**L'accès des personnes avec handicap physique aux transports en commun dans la  
ville de Bogota**

**Facultad de Jurisprudencia**

**Universidad del Rosario**

**Daniel Hernán Fajardo Restrepo\***

**Tutora: Andrea Carolina Padilla Muñoz**

**Bogotá D.C., Colombia, Junio 17 de 2019**

**Monografía de Grado**

---

\* Estudiante de Décimo semestre en la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario. M1 en Derecho Público General (*Droit Public Général*) de la Universidad de Paris I Panthéon-Sorbonne, obtenido en 2018.

Correo institucional: danielh.fajardo@urosario.edu.co.

**Resumen:** El presente trabajo aborda el estudio del acceso de las personas con discapacidad al transporte público en la ciudad de Bogotá desde una perspectiva eminentemente jurídica, respondiendo a la pregunta de investigación de si jurídicamente se garantiza actualmente (año 2019) en Bogotá el acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad física. En consecuencia, su objetivo general es determinar cómo se protege jurídicamente el acceso de las personas con discapacidad física al transporte público en Bogotá. Utiliza una metodología de dogmática-jurídica, realizándose una sistematización y análisis de las normas relacionadas con el tema de estudio. El trabajo muestra cómo, desde un punto de vista jurídico, en Bogotá se garantiza el acceso al servicio público de transporte masivo para las personas con discapacidad física, realizando un análisis de tres tipos de niveles normativos: Normas (Instrumentos) del Derecho Internacional de los derechos humanos, Normas locales (Constitución, leyes, normas infralegislativas del orden nacional y normas distritales) y la jurisprudencia en la materia, elaborada por el Consejo de Estado y la Corte Constitucional. Analizada dicha normatividad, en las conclusiones se responderá de manera afirmativa a la pregunta de investigación.

**Abstract:** The present work deals with the study of the access of people with disabilities to public transport in the city of Bogotá from an eminently legal perspective, answering the research question of whether it is legally guaranteed (in 2019) in Bogotá, access to mass transit public service for people with physical disabilities. Consequently, its general objective is to determine how the access of people with physical disabilities to public transport in Bogotá is legally protected. It uses a legal-dogmatic methodology to carry out a systematization and analysis of the rules related to the subject of study. The work shows how, from a legal point of view, in Bogota, access to mass transit for people with physical disabilities is guaranteed, performing an analysis over three types of normative levels: Rules (Instruments) of the International human rights law, local norms (Constitution, laws, infra-legislative norms of the national order and district norms) and jurisprudence, elaborated by the Council of State and the Constitutional Court. After analyzing the normativity, in the conclusions the research question will be answered in an affirmative manner.

**Résumé :** Le présent document porte sur l'étude de l'accès des personnes handicapées aux transports en commun de la ville de Bogotá d'un point de vue éminemment juridique, et répond à la question de recherche de savoir s'il est garanti juridiquement (en 2019) à Bogotá, l'accès aux services publics de transport en commun pour les personnes handicapées. Ainsi, son objectif général est de déterminer de quelle manière l'accès des personnes ayant un handicap physique aux transports en commun de Bogota est juridiquement protégé. Il est utilisé une méthodologie de la dogmatique juridique pour procéder à une systématisation et à une analyse des règles relatives au sujet d'étude. Le document montre comment, d'un point de vue juridique, à Bogota, l'accès au servic public du transport en commun pour les

personnes handicapées est garanti, en analysant trois types de niveaux normatifs: Règles (instruments) du droit international relatif aux droits de l'Homme, des normes locales (La Constitution, des lois, des normes infra-législatives de l'ordre national et des normes de district) et de la jurisprudence en la matière, élaborée par le Conseil d'État et par la Cour constitutionnelle. Une fois que cette normativité soit étudiée, dans les conclusions la question de recherche sera résolue de manière affirmative.

**Palabras Clave / Key Words / Mots Clefs:** Discapacidad, accesibilidad, servicio público de transporte masivo. Disability, accessibility, mass transit. Handicap, accessibilité, transports en commun.

*A mis papás, por haberme brindado siempre lo mejor. Esta monografía cierra mi etapa como estudiante de Jurisprudencia, carrera de la cual me siento orgulloso y sobre la cual heredé su ejemplo, pasión y dedicación.*

*A mis abuelitos, por haber sido siempre los seres más maravillosos y especiales. Ustedes marcaron la pauta.*

*A mis tíos, por haberme siempre acompañado con su calidez y haber sido personas y profesionales ejemplares.*

*A Tellus, por estos 22 años de grandes experiencias, juegos y aventuras. Siempre estaré ahí.*

*A Moni, por su incondicional apoyo, por haberme enseñado otra manera de ver el mundo y por incitarme siempre a ser cada día ser una mejor persona.*

*A Andrea, por su desinteresado e importantísimo acompañamiento en la elaboración de esta monografía.*

## Tabla de Contenido:

Introducción.....	6
Marco Teórico .....	10
Capítulo 1. La discapacidad física. ....	10
Sección 1: El modelo social de discapacidad.....	11
Sección 2: La definición de discapacidad. ....	13
Capítulo 2. El transporte público en Bogotá. ....	14
Sección 1: La noción de servicio público de transporte masivo. ....	14
Sección 2: Reseña histórica sobre el transporte público en Bogotá. ....	16
Sección 3: El servicio público de transporte masivo en Bogotá, el SITP. ....	19
Título Único: La protección normativa del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en Bogotá. ....	23
Capítulo 1. Normatividad en Derecho Internacional. ....	23
Sección 1: Los instrumentos vinculantes que protegen directamente el acceso. ....	24
Sección 2: Los instrumentos vinculantes que protegen indirectamente el acceso. ....	30
Capítulo 2. Normatividad local. ....	37
Sección 1: La protección dentro de la Constitución Política. ....	38
Sección 2: La protección dentro de las leyes. ....	40
Sección 3: La protección infralegislativa nacional. ....	50
Sección 4: La protección normativa local de Bogotá D.C. ....	61
Capítulo 3. Jurisprudencia. ....	64
Sección 1: La limitada jurisprudencia del Consejo de Estado. ....	64
Sección 2: La importante protección consagrada por la Corte Constitucional. ....	69
Conclusiones.....	79
Anexos .....	83
Referencias .....	94

## Introducción

La discapacidad es una realidad. A pesar de no contarse con cifras exactas en materia de discapacidad, a 31 de diciembre de 2018 Colombia cuenta con 1.448.889 personas inscritas en el RLCPD<sup>2</sup>, de las cuales 295.631 residen en Bogotá. Así, por lo menos poco más de tres de cada cien colombianos cuentan con alguna clase de discapacidad y alrededor del 3,4% de la población de Bogotá la componen personas con discapacidad (Ministerio de Salud y Seguridad Social, 2019).

Considerando lo anterior, el presente trabajo pretende resolver la pregunta de investigación de si jurídicamente se garantiza actualmente (año 2019) en Bogotá el acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad física. Para resolver dicha pregunta, se tiene como objetivo general determinar cómo se protege jurídicamente el acceso de las personas con discapacidad física al transporte público en Bogotá. De manera acorde con el objetivo general, como objetivos específicos se tiene el identificar cómo se materializa la protección para Colombia en materia de Derecho Internacional, cómo se da la protección a nivel local y cómo se realiza dicha protección en sede jurisdiccional.

En consecuencia con lo anterior, el documento se divide en el marco teórico y en un título único, compuesto por tres capítulos, partiendo de la hipótesis de que efectivamente el acceso en Bogotá jurídicamente sí se garantiza.

El marco teórico se divide en dos capítulos. El primer capítulo desarrolla el concepto de discapacidad y se organiza en dos secciones. En la primera se desarrolla el modelo social de

---

<sup>2</sup> Registro de Localización y Caracterización de personas Con Discapacidad.

discapacidad y en la segunda se ofrece una definición de discapacidad. El segundo capítulo desarrolla el servicio público de transporte masivo a través de tres secciones. La primera sección desarrolla la noción de servicio público de transporte masivo en sentido estricto, la segunda sección desarrolla la evolución del transporte público en la ciudad de Bogotá, elemento importante en la comprensión del actual sistema y en la tercera sección se exponen los rasgos más relevantes del SITP, a través de su caracterización jurídica y la breve exposición de sus modos y tipos de servicio actuales.

En ese sentido, posterior al marco teórico se desarrolla el título único, en el cual se demuestra, desde una perspectiva eminentemente jurídica, cómo efectivamente se garantiza el acceso de las personas con discapacidad física<sup>3</sup> al servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá, estudiando distintos niveles normativos, para lo cual dicha parte consta de tres capítulos, los cuales responden cada uno a un objetivo específico.

Así, en el primer capítulo se analizará la normatividad en Derecho Internacional Público. Dicho capítulo se divide en dos secciones. En la primera se abordará la protección directa y en la segunda, la protección indirecta. En el segundo capítulo se expondrá la protección que existe dentro de la normatividad en Derecho Local, análisis que se divide tres secciones. La primera sección aborda la protección constitucional, la segunda desarrolla la protección legislativa, en la tercera se expondrá la protección de índole infralegislativa nacional y en la cuarta, la protección de índole territorial. En el tercer capítulo se abordará el desarrollo jurisprudencial colombiano en la materia, estudiado en dos secciones. La primera sección expone la protección que ha realizado el Consejo de Estado y la segunda, la protección que

---

<sup>3</sup> Se escogió este tipo de discapacidad, toda vez que los otros tipos de discapacidad necesitan de unos ajustes razonables diferentes.

se ha realizado por parte de la Corte Constitucional. La selección de dicha normatividad se realizó al tratarse del ordenamiento aplicable en la materia, en consonancia con lo establecido en los artículos 4, 93 y 230 de la Constitución Política de Colombia. A su vez, dependiendo de la extensión de las secciones, aquellas normalmente se subdividen en subpartes “A” y “B”. Finalmente, el documento cierra con un aparte de conclusiones.

La estructura que viene de ser señalada permite una exposición y organización esquemática de la información esbozada a lo largo de la presente monografía, siguiendo siempre una secuencia racional entre los capítulos y secciones que la componen.

De igual manera, en cuanto a la metodología, se señala que la tipología de investigación jurídica utilizada en la presente monografía ha sido dogmático-jurídica, en la cual se tuvo como objeto y límite a la vez, el ordenamiento jurídico, de acuerdo a lo señalado por Tantaleán (2016). En ese orden de ideas, se realizó la identificación y compilación de las normas susceptibles de influir en el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en Bogotá, para posteriormente sistematizarlas y desde una perspectiva analítica, poder responder a la pregunta de investigación del presente trabajo. Así, en consonancia con lo establecido por García (2015), se realizó una revisión documental de fuentes primarias y secundarias, para lo cual se recurrió al estudio de Instrumentos del Derecho Internacional Público, la Constitución Política, las leyes colombianas, decretos colombianos, resoluciones ministeriales colombianas, decretos y acuerdos distritales, Normas Técnicas Colombianas y publicaciones y respuestas a derechos de petición emanados de Transmilenio S.A, autoridad competente en materia de transporte público en la ciudad de Bogotá (fuentes primarias); y, artículos, libros, publicaciones y monografías, relacionados con los temas de transporte público, discapacidad y accesibilidad (fuentes

secundarias). Dicha revisión se realizó con el propósito de “agrupar y unir de forma ordenada el conjunto de dispositivos legales sobre un referente común” (para este caso, accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en Bogotá) (Sánchez, 2011), situación que permitió realizar un análisis jurídico-sistémico para resolver a la pregunta de investigación.

## Marco Teórico

Considerando que el objeto del presente trabajo es el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá, a continuación se expondrán los conceptos de discapacidad y de servicio público de transporte masivo.

De igual manera, se resalta que, para efectos del actual trabajo y en consonancia con la 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.”, las palabras acceso y accesibilidad deben entenderse cómo:

*“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”.* (Ley Estatutaria 1618, 2013, art. 2).

### **Capítulo 1. La discapacidad física.**

El presente capítulo se desarrollará en torno a la noción de discapacidad física. En ese sentido, sobre la noción se analizará el modelo social de discapacidad y su definición.

### ***Sección 1: El modelo social de discapacidad.***

Tal como lo señala Palacios (2008) previo al surgimiento del modelo social, durante varios siglos existieron dos modelos imperantes en materia de discapacidad. Dichos modelos, de acuerdo a la misma autora, fueron el modelo de la prescindencia y el modelo rehabilitador.

A su vez, tal como lo señala la profesora Andrea Padilla Muñoz, han sido varios los modos de comprender y clasificar la discapacidad. En ese sentido, tal como lo reconoce la misma autora, entre otros, existen cinco (5) grandes modelos, los cuales han sido ampliamente reconocidos. En ese sentido, se destacan el modelo médico-biológico, el modelo social, el modelo de las minorías colonizadas, el modelo universal de discapacidad y el modelo biopsicosocial (Padilla, 2010). Si bien cada uno de dichos modelos ha conocido un importante desarrollo, por su aproximación a la discapacidad y vigencia, el presente trabajo adoptará la perspectiva del modelo social de discapacidad, al ser el modelo que mejor se articula con el tema de estudio, de acuerdo a lo que se expondrá a continuación.

El modelo social fue el resultado de las experiencias y del activismo de personas con discapacidad en el Reino Unido al igual que de los activistas en los Estados Unidos y del movimiento de vida independiente o *independent living movement* (Berghs, Atkin y Graham, 2016).

Tal como bien lo explica Padilla (2010), considerando las limitaciones del modelo médico-biológico, el modelo social parte del paradigma según el cual la discapacidad no es solamente lo derivado de la enfermedad de la persona, sino “el resultado de condiciones, estructuras, actividades y relaciones interpersonales insertas en un medio ambiente que en mucho es creado por el hombre”. Así, el modelo plantea que la discapacidad nace de la interacción de la persona con un medio ambiente particular, frente al cual se evidencian las

desventajas o limitaciones que tiene dicha persona y que definen su condición de “discapacitada” (Berghs, Atkin y Graham, 2016).

Así, desde esta perspectiva tienen una gran relevancia las nociones de persona y sujeto, por lo que los derechos humanos se posicionan como argumentos necesarios para ubicar a la persona con discapacidad dentro de la sociedad como un actor social. En ese sentido, la discapacidad ya no se mira como un problema en cabeza de la persona, sino que se analiza como una problemática cuyo origen se encuentra en la sociedad que rodea al individuo, en el contexto que lo acoge o lo rechaza (Victoria, 2013).

De acuerdo a lo anterior y a diferencia del modelo médico-biológico, en donde en gran medida se busca la rehabilitación de las personas con discapacidad; el modelo social enfatiza en la rehabilitación de una sociedad, que debe ser diseñada y concebida para hacer frente a las necesidades de todas las personas, “gestionando las diferencias e integrando la diversidad” (Pérez, 2010). Así, la discapacidad es un hecho social, toda vez que “el déficit de la persona se evidencia solamente en un medio social que no ha tenido la capacidad de dar respuestas a las necesidades de la persona” (Padilla, 2010).

Finalmente, tal como lo resalta Padilla (2010), con este modelo inicia, en cierta medida, el tema de la inclusión social en materia de, entre otros, transporte, salud, educación, salud y vivienda. También se da pie al acercamiento de Instrumentos Internacionales, como puede serlo la Declaración de Derechos Humanos, y a la consecuente valoración de la persona, para ayudarla a identificar barreras y necesidades, y generar opciones que aporten para alcanzar igualdad en materia de oportunidades.

## ***Sección 2: La definición de discapacidad.***

Tras el esfuerzo realizado durante los años noventa por las instituciones internacionales *pro* personas con discapacidad, tal como lo señalan Ferrer y Oberto (2014), surge la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF) aprobada por la Asamblea de la Organización Mundial de la Salud en el año 2001. Esta propuesta incorpora nuevos conceptos que definen de una manera integral a la persona con discapacidad; incluyendo en su concepción elementos de salud, ambientales y sociales, que determinan la participación activa de una persona con discapacidad en la comunidad. En esta propuesta se reconoce el papel positivo o negativo del ambiente, evidenciado a través de facilidades o restricciones que pudieran determinar la condición.

De igual forma, superando la perspectiva marcadamente médica de la CIF y adoptando una visión también enfocada en los derechos humanos y en consonancia con el modelo social de discapacidad, en la Convención sobre los derechos de las personas con Discapacidad de 2006, máximo instrumento de Derecho Internacional en materia de discapacidad, se reconoce que la discapacidad es un concepto dinámico, el cual resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, Preámbulo). En ese sentido, se indica que, el conjunto de personas con discapacidad, se conforma por aquellas personas que “tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás” (Convención sobre los Derechos de

las personas con Discapacidad, 2006, art. 1). En ese sentido, esta definición ofrece una aproximación conciliadora entre la concepción del modelo social y la del médico-biológico.

Finalmente, la 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”, define también el término personas con y/o en situación de discapacidad adoptando la definición de personas con y/o situación de discapacidad establecida en la mencionada Convención, pero incluye a las personas que tengan deficiencias no solo a largo, sino también a mediano plazo, definición que se utilizará en el presente trabajo frente al término personas con discapacidad (Ley 1618, 2013, art. 2).

Ahora bien, tal como se desprende de las definiciones de la Convención de 2006 y de la Ley Estatutaria 1618, serán personas con discapacidad física aquellas personas que tengan deficiencias físicas a mediano o largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Para efectos del actual trabajo, el estudio de las personas con discapacidad física se realizará sobre aquellas con deficiencia física motora, entendiéndola como aquella derivada de una deficiencia que le impida a la persona moverse con la plena funcionalidad de su sistema motriz (Observatori de la Discapacitat Física, s.f.).

## **Capítulo 2. El transporte público en Bogotá.**

### ***Sección 1: La noción de servicio público de transporte masivo.***

#### **A. El servicio público de transporte.**

De acuerdo al artículo 4 de la Ley 336 de 1996, “Estatuto General de Transporte”, el transporte se constituye en un servicio público, el cual se encuentra bajo la dirección,

regulación y control del Estado, con la posibilidad de ser prestado directamente por particulares.

A su vez, dentro del ámbito de definiciones, es relevante resaltar la definición de los conceptos de *actividad transportadora* y de *transporte público*, los cuales resultan elementales dentro de la comprensión del servicio público de transporte. En ese sentido, el artículo 5 del Estatuto General de Transporte establece que, actividad transportadora es un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar, separada o conjuntamente, el traslado de personas o cosas de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, conformemente a las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional (Ley 336, 1996, art. 5). A su vez, el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, establece que, el transporte público es una industria dirigida a garantizar la movilización de personas o cosas a través de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica (Ley 105, 1993, art. 3).

#### **B. El servicio público de transporte masivo.**

El transporte masivo es uno de los seis modos de servicio público de transporte<sup>4</sup> que se desarrollan en el Estatuto General de Transporte (Ley 336, 1996, art.1). Su definición se encuentra en el artículo 2.2.1.2.1.2 del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual establece que, “se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje

---

<sup>4</sup> Los seis modos son: Transporte Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Terrestre Automotor y Masivo.

significativo de necesidades de movilización” (Decreto 1079, 2015, art 2.2.1.2.1.2). En ese sentido, de acuerdo a la reglamentación, el transporte masivo hace parte del género de transporte terrestre automotor, el cual se divide a su vez en ocho subespecies<sup>5</sup>.

A su vez, de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.2.1.2.1.3 del Decreto 1079, se entiende que un sistema de transporte masivo está conformado por sus componentes propios, lo cuales son “el conjunto de infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer de manera eficiente y continua la demanda de transporte en un área de influencia determinada” (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.1.2.1.3).

Finalmente, en lo que concierne a las autoridades competentes, para esta modalidad de transporte, la habilitación para prestar el servicio público debe ser expedida por parte de la autoridad de transporte competente constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.1.2.1.1.1).

## ***Sección 2: Reseña histórica sobre el transporte público en Bogotá.***

Tal como lo señala Esquivel, para 1865 existen registros sobre el establecimiento en Bogotá de una compañía anónima de transporte, la “Compañía de Omnibus i transportes” (Esquivel, 1996). Sus servicios serían cubiertos con carruajes, coches y victorias (La opinión, como se citó en Esquivel, 1996). Así, para finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX

---

<sup>5</sup> Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros; Transporte masivo de pasajeros; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP); Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi; Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera; Terrestre Automotor Mixto; Transporte terrestre automotor especial; y, Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Bogotá contaba con varias empresas que prestaban de manera regular el servicio de transporte a través de coches y carruajes (Rueda-Vargas, como se citó en Esquivel, 1996).

Posteriormente, Bogotá inauguró en 1884 un sistema de tranvía con la línea entre el Puente de San Francisco y el caserío de Chapinero. Aquel tuvo un rol fundamental en el transporte de la ciudad. Para 1911 y con 27 carros, el Tranvía Municipal de Bogotá transportó 3,5 millones de pasajeros. A su vez, en 1921 y con 30 carros, la cifra aumentó a 10,4 millones (Esquivel, 1996).

El tranvía de mulas desapareció en 1921, dando lugar a la utilización exclusiva de tranvías eléctricos. Posteriormente, en 1923 se fundaron las empresas privadas de buses y aparecieron los primeros buses de gasolina. En 1925 la Empresa Tranvía Municipal puso en operación buses de gasolina para servicio urbano, pero para 1930 el tranvía seguía siendo el medio esencial de movilización colectiva (Aprile, como se citó en Esquivel, 1996). Finalmente, tras el Bogotazo<sup>6</sup>, en 1951 el tranvía dejó de funcionar por decisión del entonces alcalde, Fernando Mazuera Villegas (Cuevas, 2016).

A su vez, desde 1948 en Bogotá empezó a prestarse el servicio de buses Trolley (Prieto, 2018). Estos vehículos, operados por la Empresa Distrital de Transportes Urbanos circularon hasta 1991, año en el cual la empresa operadora fue liquidada (Cuevas, 2016).

Por lo demás, durante la segunda mitad del siglo XX, a excepción del servicio de Trolebús, el transporte colectivo se prestó por empresarios privados (Cuevas, 2016). Bajo este modelo, el sistema se torna en un sistema inviable económicamente e incómodo para los

---

<sup>6</sup> El Bogotazo consistió en fuertes disturbios ocurridos en Bogotá el 9 de abril de 1948, acaecidos tras el asesinato del Caudillo Liberal Jorge Eliecer Gaitán.

usuarios de tan importante servicio público y en la década de 1990 entra en crisis (Transmilenio S.A, 2019).

Frente a la crisis, estudios realizados entre 1995 y 1997 por parte de la Agencia Internacional de Cooperación del Japón, determinaron que el metro no era la opción más conveniente a corto plazo, por lo que se decidió, como solución al problema del transporte público, la creación del Sistema TransMilenio. Así, a través del Acuerdo 04 de 1999, el Concejo de Bogotá aprobó el proyecto para la creación del sistema y autorizó al alcalde mayor, a participar en la constitución de TRANSMILENIO S.A. El 18 de diciembre de 2000 se inauguró la primera ruta de Transmilenio (Transmilenio S.A, 2019).

Sin embargo, el servicio público de transporte colectivo seguía presentando inconvenientes, por lo que en el Plan Maestro de Movilidad de la ciudad de Bogotá, Decreto Distrital 319 de 2006, se decidió estructurar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) (Transmilenio S.A, 2019).

En ese sentido, se expidió el Decreto 309 de 2009, a través del cual se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C. (En adelante SITP). En dicho Decreto se decidió implementar gradualmente el SITP en 4 fases. Tal como informó Transmilenio S.A. en reciente comunicación (Anexo 1 del presente trabajo), la implementación del sistema se encuentra actualmente en la fase 3<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Tercera fase: Operación integrada del SITP, consistente en la realización de mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo. Cuarta fase: Integración con los modos férreos, materializada en la integración tarifaria y operacional con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera.

Ahora bien, habiendo señalado brevemente cómo ha sido la evolución del transporte público en la ciudad de Bogotá, a continuación se expondrán los rasgos más relevantes del servicio público de transporte masivo en Bogotá, el SITP.

### ***Sección 3: El servicio público de transporte masivo en Bogotá, el SITP.***

#### **A. Caracterización jurídica del SITP.**

El artículo 13 del Decreto Distrital 319 de 2006 define al SITP, estableciendo que aquel tiene por objeto garantizar una serie de derechos de los ciudadanos<sup>8</sup> a través de la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para la ciudad de Bogotá. Dicho sistema comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

En cuanto al régimen del sistema, el artículo 3 del Decreto Distrital 309 de 2009 estableció que el SITP, se estructuraría con base en las estipulaciones del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del transporte masivo, sus normas reglamentarias, modificatorias y el mismo Decreto 309. A su vez, tal como lo señala expresamente Transmilenio S.A. (anexo 2 del presente trabajo), el SITP se cataloga como un sistema masivo de pasajeros.

En cuanto a las autoridades y entes competentes, el artículo 7 del Decreto 309 designa como autoridad del SITP a la Secretaría de Movilidad Distrital, con funciones especialmente

---

<sup>8</sup> Al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio.

de formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial. Paralelamente, el artículo 8 del mismo Decreto establece que el ente gestor del SITP es Transmilenio S.A., el cual tiene por competencia la planeación, gestión y control contractual del Sistema.

Ahora bien, habiendo expuesto las características jurídicas más relevantes del SITP, a continuación se expondrán brevemente las modalidades de servicio que se ofrece dentro del marco del SITP actualmente.

#### **B. Modos y tipos de servicio dentro del SITP actual.**

El SITP actualmente presta cinco distintos tipos de servicios a través de buses de servicio público, y un servicio de tipo teleférico. Estos servicios son el troncal, alimentador, urbano, complementario, especial y el TransMiCable y serán explicados a continuación.

En primer lugar, el Servicio Troncal transita por las troncales de la ciudad conectando las estaciones y los portales del Sistema Transmilenio. Se caracteriza por contar con buses de color rojo, por servir para movilizarse por las troncales de la ciudad dentro de carriles exclusivos en la gran mayoría de ocasiones y por ser un servicio que se paga con tarjeta inteligente en las estaciones y portales. Los vehículos utilizados por este servicio son los articulados, los biarticulados y los padrones duales (Transmilenio S.A, 2019). De acuerdo a Transmilenio S.A. (comunicación en anexo 3 del actual trabajo), para el 26 de abril de 2019 el sistema contaba con 1429 articulados, 359 biarticulados y 261 padrones duales.

En segundo lugar, el Servicio Alimentador facilita la movilización desde y hacia las zonas aledañas a los portales y estaciones intermedias del Sistema Troncal. Se caracteriza por contar con buses de color verde y por realizarse su pago al momento de llegarse a la

respectiva estación o portal del servicio Troncal. En cuanto a los vehículos utilizados por este servicio, los vehículos alimentadores son similares en su diseño interior a los articulados, pero carecen de articulación (Transmilenio S.A, 2019). Según Transmilenio S.A. (anexo 3 del actual trabajo), para el 26 de abril de 2019 el sistema contaba 824 buses para Servicio Alimentador.

En tercer lugar, el servicio Urbano transita por las principales vías de Bogotá, conectando paraderos de las rutas establecidas entre varias zonas de la ciudad. Se caracteriza por ser prestado por buses de color azul, por transitar por carriles mixtos y por ser el pago realizado al interior de los vehículos con tarjeta inteligente. Los vehículos que prestan este servicio son de cuatro clases: Bus de 80 pasajeros, busetón (50 pasajeros), buseta (40 pasajeros) y microbús (19 pasajeros) (Transmilenio S.A, 2019). De acuerdo a comunicación de Transmilenio S.A. (anexo 4 del actual trabajo), a 15 de mayo de 2019, el sistema contaba con 5633 buses para el Servicio Urbano.

En cuarto lugar, el Servicio Complementario se caracteriza por ser prestado por buses de color naranja, por servir para movilizarse desde y hacia las zonas aledañas a los accesos peatonales de algunas de las estaciones del Servicio Troncal y por ser realizado el pago a bordo a través de tarjeta inteligente. Se utilizan dos tipos de vehículos en este servicio: Bus de 80 pasajeros y bus de 50 pasajeros (Transmilenio S.A, 2019). De acuerdo a comunicación de Transmilenio S.A. (anexo 3 del presente trabajo), para el 26 de abril de 2019 el sistema contaba con 134 buses para el Servicio Complementario.

En quinto lugar, el Servicio Especial transita desde y hacia las zonas periféricas de la ciudad, las cuales son aquellas zonas a las que el sistema de transporte actual aún no llega. Se caracteriza por contar con buses de color vinotinto y por ser realizado el pago a bordo a

través de tarjeta inteligente. El vehículo utilizado para este servicio es el microbús, el cual cuenta con una capacidad de 19 pasajeros (Transmilenio S.A, 2019). De acuerdo a comunicación realizada por Transmilenio S.A. (anexo 3 del actual trabajo), para el 6 de mayo de 2019 el sistema contaba con 15 buses para el Servicio Especial.

Ahora bien, es importante resaltar que, a 6 de mayo de 2019 existía todavía un importante porcentaje de rutas del SITP cubierto por vehículos y operadores del SITP Provisional<sup>9</sup> (anexo 5 del presente trabajo). En ese sentido, se señala que a 6 de mayo de 2019, el SITP provisional contaba con 4554 vehículos habilitados, para una cobertura de rutas del 32,30% del total del SITP.

Finalmente, el servicio de tipo teleférico *TransMiCable* empezó a operar el 29 de diciembre de 2018 (Transmilenio S.A, 2019). Cuenta con 163 cabinas con capacidad para 10 pasajeros cada una y puede transportar 3.600 pasajeros hora/sentido. A su vez, el sistema cuenta con 4 estaciones y se encuentra integrado al sistema de Transmilenio, tanto físicamente en una de sus estaciones (Tunal), como a nivel de recaudo, por lo que el pago del servicio se debe realizar también a través de tarjeta inteligente (Transmilenio S.A, 2019).

---

<sup>9</sup> De acuerdo a lo señalado por la Secretaría Distrital de Movilidad (anexo 1), el esquema de rutas provisionales se definió de manera transitoria en el Decreto 190 de 2015 como consecuencia de la imposibilidad de implementar la fase III del SITP. En ese sentido, su desmonte está previsto para ser realizado una vez la cobertura del servicio ofrecido por las rutas a retirar pueda ser atendida por los componentes zonal y troncal del SITP.

## **Título Único: La protección normativa del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en Bogotá.**

El actual título pretende responder al objetivo general de demostrar cómo, desde el punto de vista jurídico, se garantiza el acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad en la ciudad de Bogotá. Sin pretender realizar un estudio exhaustivo, a lo largo de tres capítulos se expondrá cómo se materializa dicha protección, estudiando el acontecer en materia de Derecho Internacional positivo, Derecho positivo Colombiano y en materia jurisprudencial local.

### **Capítulo 1. Normatividad en Derecho Internacional.**

En materia de Derecho Internacional se ha dado un importante desarrollo en el ámbito de la protección del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo de pasajeros. Así, son varios los instrumentos vinculantes que de una manera directa propugnan por el ejercicio del derecho al acceso al servicio público de transporte masivo, al igual que también puede determinarse la existencia de una protección de origen indirecto, si se entiende al servicio público de transporte masivo como el medio físico o material para acceder al goce y disfrute de otros servicios públicos y derechos también protegidos, tal como lo reconocen Padilla y Durán (2014).

La presentación de las normas e instrumentos de Derecho Internacional Público que se realizará a continuación no pretende ser exhaustiva, sino que se realiza con la finalidad de ilustrar cómo existe un importante desarrollo en torno a la protección del acceso de las

personas con discapacidad física al servicio público objeto del presente trabajo, luego puede ocurrir que existan otros instrumentos que garanticen el acceso de las personas con discapacidad y que no estén incluidos dentro del desarrollo posterior, lo cual no desvirtúa la pretensión del mismo.

### ***Sección 1: Los instrumentos vinculantes que protegen directamente el acceso.***

Dentro de la diversa normatividad que hace parte del universo del Derecho Internacional, existen disposiciones de carácter vinculante, es decir, de obligatorio cumplimiento para el Estado colombiano, que de manera expresa o directa, imponen el deber a los Estados de garantizarle a las personas con discapacidad física y sensorial el acceso al servicio público de transporte masivo.

Sin embargo, se resalta que adicionalmente a los instrumentos vinculantes, también existen disposiciones no vinculantes, que si bien no son de obligatorio cumplimiento para el Estado colombiano, reflejan la voluntad de la comunidad internacional respecto de la situación de las personas con discapacidad, los cuales a su vez pueden ser tenidos en cuenta por parte del Estado colombiano dentro de sus diversas ramas del poder público, al igual que dentro de sus distintos órdenes y niveles.

Dentro de las normas vinculantes, puede determinarse que para el caso del Estado Colombiano existen dos Instrumentos aplicables en la materia, uno elaborado dentro del marco de la Organización de Naciones Unidas (ONU) y uno acogido en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA), de la cual Colombia también es parte.

### **A. El instrumento vinculante acogido en el seno de la ONU.**

Dentro del universo de los instrumentos internacionales de carácter vinculante desarrollados y acogidos dentro del ámbito de la ONU, puede apreciarse que el instrumento que de manera explícita trata el tema en cuestión, es la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de 2006, adoptada en Derecho interno a través de la Ley 1346 de 2009 y posteriormente ratificada en 2011.

En dicho instrumento se encuentra al principio de accesibilidad como uno de sus principios generales (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, art. 3). Así, el artículo 9 de la Convención desarrolla en particular dicho principio y establece la obligación para los Estados parte de,

*“adoptar 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 abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”* (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art. 9).

En ese sentido, la disposición mencionada es clara al establecer la obligación de tomar medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad tanto al transporte, como al entorno físico, elementos relacionados entre sí, considerando la infraestructura requerida para la actividad del transporte. A su vez, no basta con que se garantice el acceso, sino que el mismo debe darse en igualdad de condiciones a las de las demás personas. Ahora bien,

más allá de tratarse de un principio, podría considerarse inclusive que la Convención formula “el derecho a la accesibilidad” (Parra, 2010).

A su vez, el mismo artículo establece una lista enunciativa de servicios públicos e infraestructura sobre los que las medidas se deben aplicar, las cuales deben incluir la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, dentro de los cuales se encuentra el transporte (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art.9).

De igual forma, en el segundo numeral del artículo 9 de la Convención, se establece en concreto la obligación de tomar medidas pertinentes en los siguientes aspectos, los cuales son proclives a incidir de manera directa en el acceso al servicio público de transporte público masivo de las personas con discapacidad:

En primer lugar, desarrollo, promulgación y supervisión de la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art.9). La aplicación de esta obligación puede evidenciarse para el caso colombiano, por ejemplo con la remisión normativa que existe a nivel reglamentario frente al deber de respetarse por parte de vehículos de servicio de transporte ciertas Normas Técnicas Colombianas, situación que se expone en la sección 4 del segundo capítulo.

En segundo lugar, se establece la obligación de adoptar medidas pertinentes para “asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad” (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art. 9). Si bien esta obligación está relacionada con la prestación ofrecida

por parte de entidades privadas, se resalta que el servicio público de transporte público masivo puede ser prestado por particulares, tal como ocurre en la ciudad de Bogotá, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Distrital 309 de 2009 (Decreto 309, 2009, art. 5)

En tercer lugar, se deben tomar medidas pertinentes para “ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad” (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art. 9). Así, en el caso en concreto esta obligación se traduce en el deber de formar de manera adecuada al personal al servicio del servicio público de transporte masivo, con respecto a los eventuales problemas de accesibilidad que puedan tener las personas con discapacidad al sistema de transporte.

Por otra parte, la Convención también protege el acceso al servicio público de transporte masivo de las personas con discapacidad, en la medida en que su artículo 20 establece la obligación de los Estados parte de adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art 20). Así, una medida particular como lo sería “facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible”, se materializa a través de la utilización del servicio público de transporte. (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art 20). Frente a dicha medida particular, conviene señalar que el Decreto Distrital 429 de 2002 establece un subsidio de transporte a favor de las personas con discapacidad en el Distrito Capital, el cual corresponde al 25% de la tarifa para cuarenta viajes mensuales (Recaudo Bogotá S.A.S, 2019).

Para finalizar, del contenido de la Convención se puede deducir el deber inherente de adoptar tanto ajustes razonables dentro del sistema público de transporte masivo, como implementar un diseño universal dentro del mismo. De acuerdo a la Convención, los primeros consisten en las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, en igualdad de condiciones con las demás (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, art. 2) mientras que el segundo término consiste en “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” (Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006, art. 2).

Así, tal como puede apreciarse, las anteriores medidas y obligaciones son susceptibles de incidir, proteger y garantizar el ejercicio del derecho al acceso al servicio público de transporte masivo por parte de las personas con discapacidad. Sin embargo y tal como se indicó previamente, dicha protección no se da únicamente dentro del marco de la ONU, sino que también se encuentra en el ámbito regional, tal como se desarrollará a continuación.

## **B. El instrumento vinculante de vocación regional.**

Dentro del ámbito de la OEA, se adoptó en el año 1999 la Convención Interamericana para la eliminación de todas la formas de discriminación contra las personas con discapacidad. Dicha Convención fue firmada por Colombia en 1999, adoptada internamente a través de la Ley 762 de 2002 y ratificada en el año 2003.

Dicha Convención tiene como propósito prevenir y eliminar todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad (Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, 1999, art. 2). Para cumplir con ese propósito, su artículo 3 establece una serie de obligaciones que resultan aplicables de manera directa en el ámbito del servicio público de transporte masivo.

Así, en primer lugar, los Estados parte deben adoptar medidas “para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades”, tales como el transporte (Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, 1999, art 3).

En segundo lugar, se establece la obligación de desarrollar “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” (Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, 1999, art. 3).

En tercer lugar, existe la obligación de adoptar “medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad” (Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, 1999, art. 3).

Tal como se evidenció, existen dos grandes instrumentos del Derecho Internacional Público, que garantizan y protegen, de manera directa o explícita el tema del acceso al servicio público de transporte masivo por parte de las personas con discapacidad y de los cuales el Estado colombiano es parte, que son, la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad de 2006 y la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad de 1999.

Sin embargo, si se mira a dicho servicio público como un medio o herramienta para acceder a otros servicios o derechos, puede determinarse que el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo se encuentra adicionalmente protegido por un amplio número de disposiciones, relacionadas con la garantía de los derechos a los que el transporte público permite acceder.

### ***Sección 2: Los instrumentos vinculantes que protegen indirectamente el acceso.***

El acceso al servicio público de transporte masivo de pasajeros se garantiza de manera indirecta, en la medida en que aquel se convierte en la herramienta para acceder físicamente a otros servicios públicos, al igual que en el medio material para ejercer otros derechos que se encuentran garantizados dentro del Derecho Internacional Público en favor de las personas con discapacidad. De ahí la utilización de la expresión de “fuentes indirectas” en la presente sección, ya que si bien existen disposiciones que no desarrollan directamente el acceso al servicio público que es objeto del presente documento, de manera indirecta implican su protección.

Así, el desarrollo de la presente sección se parte de la hipótesis según la cual el servicio público de transporte masivo es el medio adecuado o incluso necesario para acceder al ejercicio de varios derechos, por lo cual, para poder ser plenamente ejercidos esos derechos, previamente debe garantizarse el acceso al transporte, tal como lo señalan Padilla y Durán (2014).

En ese sentido, para ejercer ciertos derechos o disfrutar de ciertos servicios públicos es necesario desplazarse dentro de la ciudad, ya que los mismos no pueden ser disfrutados o ejercidos desde el hogar. Así, sobre dichos derechos, para poder garantizar su ejercicio, se requiere garantizar previamente el acceso al servicio público de transporte masivo de pasajeros, situación sin la cual no podrá consolidarse una adecuada inclusión de las personas con discapacidad física.

En consecuencia, en la medida de que para materializar el ejercicio de derechos protegidos por instrumentos vinculantes se requiera del acceso físico a una determinada infraestructura necesitando a su vez de un desplazamiento dentro de dos puntos distintos dentro de la ciudad, el acceso al servicio público de transporte masivo, tratándose del medio idóneo y a veces el único con que se cuenta para desplazarse por parte de las personas en situación de discapacidad<sup>10</sup>, resulta garantizado al ser materialmente la única vía o cuando menos la vía adecuada para garantizar el ejercicio y disfrute de los demás derechos.

De acuerdo a lo anterior y tal como se expondrá, son varios los derechos que se encuentran dentro de tratados ratificados por Colombia, los cuales, por vía indirecta,

---

<sup>10</sup> De acuerdo a lo señalado en el documento *Sala situacional de las Personas con Discapacidad (Ministerio de Salud y Protección Social, 2019)*, de las 1.301.257 personas registradas en el RLCPD frente a las cuales se cuenta con la información sobre sus ingresos, el 71,57% no percibe ingresos, el 23,21% percibe ingresos mensuales inferiores a \$500.000 y el 3,95% cuenta con ingresos entre \$500.001 y \$1.000.000.

garantizan el acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad. A continuación se mencionarán algunos de los derechos e instrumentos, sin pretender realizar una lista exhaustiva de la totalidad de derechos e Instrumentos que puedan ser susceptibles de proteger de manera indirecta el acceso al presente servicio público.

En primer lugar, se encuentra el derecho al trabajo<sup>11</sup>. Al respecto, cabe resaltar que difícilmente podría imaginarse la posibilidad de trabajar, si no se tiene la manera de ir y llegar al lugar de trabajo. A su vez, se resalta que existe la figura del teletrabajo, la cual evita tener que asistir físicamente al lugar de trabajo. Sin embargo, conviene señalar que, a 2018 apenas se contaba con 63.995 teletrabajadores en Bogotá (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2018), lo cual demuestra que esta modalidad de trabajo está lejos de ser implementada cabalmente en la ciudad, por lo que en la gran mayoría de casos, para poder trabajar sigue siendo imperativo desplazarse dentro de la ciudad.

De igual manera, se encuentra el derecho a la salud<sup>12</sup>. Se resalta que a pesar de existir la posibilidad de utilizar el servicio de ambulancia, el acceso físico a tecnologías y servicios médicos que no tengan un carácter de urgencia, se realiza a través de medios de transporte convencionales.

Por otro lado, existe el derecho a participar en la vida cultural<sup>13</sup> el cual se disfruta, en gran medida, a través de la accesibilidad a las diversas manifestaciones culturales que se realicen en la ciudad. Al respecto, tal como lo reconoció el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales del Consejo Económico y Social de Naciones Unidas, para facilitar la

---

<sup>11</sup> Art. 6 PIDESC, art. 6 Protocolo de San Salvador, art. 23 Declaración Universal de derechos Humanos (DUDH) y art. 27 Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad (CDPCD).

<sup>12</sup> Art. 12 PIDESC, art. 10 Protocolo de San Salvador y art. 25 CDPCD.

<sup>13</sup> Art. 15 PIDESC, art. 14 Protocolo de San Salvador, art. 27 DUDH y art. 30 CDPCD.

participación de las personas con discapacidad en la vida cultural, los Estados parte deben, entre otras cosas, tener acceso a lugares en que se realicen actos culturales o se presten servicios culturales, tales como teatros, museos, cines, bibliotecas y servicios turísticos y, en la medida de lo posible, a monumentos y lugares de importancia cultural nacional; y a que se aliente y promueva su participación, en la medida de lo posible, en actividades recreativas, de esparcimiento y deportivas (Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, Observación General N.21, 2009). En ese orden de ideas, difícilmente podría pensarse en beneficiarse de lugares culturales como lo pueden ser los teatros y los museos y de asistir a eventos de índole cultural, si no se tiene la manera de llegar físicamente a los mismos. Así mismo, se resalta que dichos lugares también deben ser accesibles, toda vez que de nada servirá tener la posibilidad de llegar a un sitio al cual no se pueda acceder por carencia en la implementación de aspectos como el diseño universal o de ajustes razonables.

De igual manera, está el derecho a voto<sup>14</sup>. Puede parecer obvio, pero se resalta que en el caso colombiano y en particular en la ciudad de Bogotá, el derecho al voto se ejerce en el respectivo puesto de votación (Pedagogía Electoral, Universidad del Rosario, s.f.) lo cual implica un desplazamiento, dado que actualmente no se cuenta con tecnología de voto electrónico o alguna similar que evite desplazamientos, tal como lo sería la posibilidad de votar por correo. He ahí la importancia de gozar de un acceso efectivo al servicio público de transporte masivo, ya que, considerando la onerosidad del desplazamiento por otros medios y tal como ocurre con los derechos mencionados previamente, aquel puede ser la única manera o el medio idóneo, en términos de accesibilidad, para poder ejercer el derecho al voto.

---

<sup>14</sup> Art. 25 Pacto Internacional de derechos Civiles y Políticos, art. 23 Pacto de San José, art. 21 DUDH y art. 29 CDPD.

Por otra parte, el acceso al servicio público de transporte masivo se protege indirectamente, en la medida en que es necesario para ejercer el derecho a la educación, consagrado a su vez en el PIDESC (art. 13), en el Protocolo de San Salvador (art. 13), en la Declaración Universal de derechos Humanos (art. 26) y en la Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad (art. 24). Así, se tiene que, para acceder a la infraestructura y facilidades educativas, salvo que se implemente una política pública que permita la educación a distancia, el acceso desde el punto de vista material al servicio público de educación requiere en gran medida de la utilización servicio público de transporte, considerando la realidad socioeconómica del país, dentro de la cual se destaca en particular que, de las 1.396.776 personas sobre las cuales se tiene información de estrato socioeconómico en el RLCPD, 693.727 personas viven en estrato 1, es decir el 49,67% y 464.931 viven en estrato 2, es decir, el 33,29%, lo cual significa que el 82,96% de las personas viven en estrato 1 o 2. Así, más de 4 de cada cinco personas con discapacidad registradas en el RLCPD, viven en estrato 1 o 2. A su vez, conviene resaltar que, de acuerdo a los datos del RLCPD, el 65% de las personas entre 5 y 24 años de edad que no estudian manifiestan que la razón para no hacerlo es su discapacidad (Ministerio de Salud y Protección Social, 2019).

De igual modo, tal como está consagrado en el Protocolo de San Salvador, existe el derecho que tiene toda persona afectada por una disminución de sus capacidades físicas a recibir una atención especial con el fin de alcanzar el máximo desarrollo de su personalidad (art. 18). Para alcanzar dicha finalidad, los Estados parte, deben, entre otras cosas, “incluir de manera prioritaria en sus planes de desarrollo urbano la consideración de soluciones a los requerimientos específicos generados por las necesidades de este grupo” (art. 18). Así, si bien

la mencionada disposición no trata directamente el tema del servicio público de transporte masivo, parte del desarrollo urbano de un Estado pasa por la organización de dicho servicio público, sobre el cual recae el deber de considerar las soluciones a los requerimientos específicos de las personas con discapacidad.

De igual forma, en consonancia con varios de los derechos y disposiciones que vienen de ser mencionados, la Declaración Universal de derechos humanos desarrolla particularmente la idea según la cual toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure la salud y el bienestar, en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios (art. 25). Es importante resaltar que a pesar de no ser un tratado en estricto sentido vinculante, las disposiciones de la Declaración Universal se consideran normas de Derecho Consuetudinario Internacional por su amplio reconocimiento y por servir de modelo para medir la conducta de los Estados (ONU, 2013).

Finalmente, la Convención sobre los derechos de las personas con Discapacidad consagra el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad (art. 19). Para asegurar el presente derecho, los Estados parte deben adoptar medidas efectivas y pertinentes para facilitar su pleno goce por parte de las personas con discapacidad, al igual que su plena inclusión y participación en la comunidad, para lo cual deben asegurar particularmente que, “las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades” (art. 19). Así, en la medida en que el servicio público de transporte constituye tanto instalaciones, como servicios comunitarios para la población, la presente disposición resulta aplicable sobre aquel.

Así, tal como puede evidenciarse, son varios los instrumentos del Derecho Internacional Público que protegen y garantizan el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo. Inclusive, dicha protección puede establecerse tanto de manera directa o explícita o de manera indirecta, una vez se entiende al servicio público en cuestión como el medio para acceder al disfrute de varios derechos consagrados en varios Instrumentos de derechos humanos. A su vez, dicha protección no se da exclusivamente dentro del ámbito del Derecho Internacional, dado que a nivel local también existe una normativa tendiente a garantizarle el acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad.

## **Capítulo 2. Normatividad local.**

En materia de Derecho positivo local, son varias las disposiciones tendientes a proteger el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo de pasajeros. Así mismo, tal como se expuso en el capítulo anterior, si bien podría establecerse tanto una protección por vía indirecta o conexas sobre el acceso al servicio público de transporte, considerando la implicación que tiene dicho acceso en relación a la facultad material de ejercer otros derechos; como, una protección por vía directa, considerando lo que concierne a las disposiciones relacionadas con el acceso al servicio en sentido estricto; por razones de extensión, el presente capítulo abordará la protección directa, sin perjuicio de considerar que otras disposiciones de Derecho positivo local puedan ser también susceptibles de incidir en la protección del acceso al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá de una manera indirecta, siguiendo el razonamiento expuesto en el capítulo precedente.

En ese sentido, a continuación se expondrá cómo se garantiza desde el punto de vista jurídico el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, protección que se materializa en disposiciones de la Constitución Política de Colombia, disposiciones de índole legislativa y reglamentaria, tanto del orden nacional, como del orden distrital.

## ***Sección 1: La protección dentro de la Constitución Política.***

A pesar de no abordar directamente en el tema objeto del presente trabajo, existen dos disposiciones en particular de la Carta Magna colombiana que propician y pueden servir como fundamento constitucional para la protección del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo de pasajeros, las cuales son los artículos 13 y 93. En ese sentido, a pesar de que, tal como lo señala Carreño (2015), puedan existir otros artículos de la Constitución que hagan referencia a las personas con discapacidad, en la actual sección se desarrollan únicamente los principales.

### **A. El artículo 13 de la Constitución Política de Colombia.**

El artículo 13 consagra los principios de igualdad ante la ley y las autoridades y de protección a las personas con debilidad manifiesta.

Así, el hecho que dicho artículo, con fundamento en el principio de igualdad, consagre la garantía a todas las personas de gozar de los mismos derechos, libertades y oportunidades (Const., 1991, art. 13); implica que sobre el Estado recae una exigencia para cumplir con dicha finalidad, la cual, tal como se ha expuesto previamente, puede ser satisfecha a través de la garantía de acceso al servicio público de transporte masivo a las personas con discapacidad.

De igual manera, el mismo artículo establece para el Estado el deber de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y de adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados (Const., 1991, art. 13). En ese sentido, por mandato

constitucional, el Estado está obligado a tomar medidas en favor de las personas con discapacidad, toda vez que, tal como lo reconocen Espitia y Padilla (2015) se trata de un grupo de personas que ha sido tradicionalmente marginado y discriminado a nivel mundial.

Finalmente, el artículo impone el deber Estatal de proteger a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta (Const., 1991, art. 13). Tal como se desarrollará en el capítulo 3 de la presente parte, ha sido este deber en particular el que le ha permitido al juez constitucional proteger y garantizar los derechos de las personas con discapacidad, toda vez que por su misma condición, se encuentran no pocas veces en circunstancia de debilidad manifiesta.

#### **B. El artículo 93 de la Constitución política de Colombia.**

El artículo 93 de la Constitución Política establece que, tratándose de los Instrumentos Internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, dichos instrumentos prevalecen en el orden interno (Const., 1991, art. 93). En ese orden de ideas, el presente artículo sitúa en la cúspide del orden interno, entre otras, las disposiciones contenidas en los Instrumentos de Derecho Internacional Público que son tendientes a garantizar y propiciar el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, tal como fueron desarrolladas en el capítulo precedente.

A pesar de no contar con un directo desarrollo sobre el tema central del presente trabajo, los artículos 13 y 93 de la Constitución, al ser parte del cuerpo normativo que es “norma de normas” (Const., 1991, art. 4), pueden servir como fundamento de máximo nivel jurídico

local para permitir un desarrollo dentro de los niveles normativamente inferiores, de disposiciones que permitan garantizar el acceso al servicio público de transporte masivo, por parte de las personas con discapacidad.

## ***Sección 2: La protección dentro de las leyes.***

Son varias las disposiciones de índole legislativa que propician y protegen el acceso de las personas en discapacidad al servicio público de transporte masivo, principalmente a través de la figura de la accesibilidad. De igual manera, por vía legislativa se da la aprobación de los tratados internacionales que fueron desarrollados en el capítulo anterior.

### **A. La protección legislativa del acceso al servicio público de transporte masivo para las personas con discapacidad.**

A continuación se identifican cinco leyes que propician directamente el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, particularmente al contener disposiciones en materia de accesibilidad física. Estas leyes se exponen de manera cronológica.

#### a. La Ley 105 de 1993.

En primer lugar, la Ley 105 de 1993 establece que para el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros,

las autoridades competentes deben promover el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos y que debe existir un “servicio básico de transporte accesible a todos los ciudadanos” (ley 105, 1993, art. 3).

Así, desde 1993 las autoridades están en el deber de promover la constitución de condiciones para que las personas con discapacidad física utilicen tanto la infraestructura de transporte, como los servicios de transporte público de pasajeros. A su vez, por su redacción, dicha disposición es considerablemente general, ya que la expresión “establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos” resulta particularmente abstracta, luego, desde un punto de vista práctico, su aplicación al tenor de la literalidad resulta limitada. Sin embargo, si el mencionado mandato se analiza de manera sistemática junto con las demás normas que desarrollan el tema de la accesibilidad al transporte público, podría salirse de la indeterminación ocasionada por su literalidad en abstracto y ser aplicado de manera apropiada.

b. El Estatuto General de Transporte.

En segundo lugar, se tiene al Estatuto General de Transporte, Ley 336 de 1996. Esta Ley se trata de una norma de gran relevancia en lo que respecta al servicio público de transporte, toda vez que tiene por finalidad unificar los principios y los criterios que sirven de fundamento para la regulación, reglamentación y operación en el Territorio Nacional de las varias modalidades del servicio público de transporte, dentro de los que se encuentra el transporte masivo (Ley 336, 1996, art. 1).

En lo que concierne al tema objeto del presente trabajo, el artículo 27 del Estatuto establece que, los diseños para la construcción y operación de instalaciones tales como las estaciones, deben contemplar el establecimiento de “sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de los discapacitados físicos” (Ley 336, 1996, art. 27). En ese sentido, desde el Estatuto de Transporte expresamente se impone el mandato de accesibilidad frente a parte de la infraestructura del servicio público de transporte masivo, exigiendo la existencia de mecanismos adecuados para el desplazamiento de las personas con discapacidad física.

c. La Ley 361 de 1997.

En tercer lugar, la Ley 361 de 1997 “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación<sup>15</sup> y se dictan otras disposiciones”, contiene un título entero (Título IV) consagrado al asunto de la accesibilidad, sobre el cual algunas de sus disposiciones serán resaltadas a continuación. Tal como se evidenciará, dicho título representa un desarrollo legal importante en materia de accesibilidad al servicio público de transporte masivo.

Así, en el primer artículo del título se establece que “se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada” (Ley 361, 1997, art. 43). Al respecto, conviene resaltar que esta Ley, a

---

<sup>15</sup> En sentencia C-458 de 2015 de la Corte Constitucional de Colombia, se declaró la exigibilidad condicionada de la expresión “personas con limitación”, en el entendido de que deberá reemplazarse por “persona o personas en situación de discapacidad”.

pesar de ser casi diez años anterior a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, utiliza la expresión “barreras físicas”, de una manera totalmente compatible y relacionada estrechamente con el modelo social de discapacidad.

Así mismo, su ámbito de aplicación se extiende a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos (Ley 361, 1997, art. 43). En ese sentido, resulta evidente que dichas disposiciones son aplicables a la totalidad de elementos y espacios físicos relacionados con el transporte público.

En el mismo sentido, se resalta que la accesibilidad, al ser considerada un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del Estado, debe ser tenida en cuenta por los organismos públicos o privados en la ejecución de dichos servicios (Ley 361, 1997, art. 46). Así, se le da el mandato legal a los prestadores del servicio público de transporte, de asegurar la accesibilidad para las personas con discapacidad, indistintamente de su naturaleza jurídica, es decir, independientemente de que se trate de personas de Derecho Público o personas de Derecho Privado.

Por otra parte, en dicho título se establece que la construcción, ampliación y reforma de los edificios abiertos al público (como lo son las diversas instalaciones que hacen parte del sistema del servicio público de transporte masivo), deben realizarse de manera que dichos edificios sean accesibles a todas las personas con discapacidad (Ley 361, 1997, art. 47). Así mismo, sobre los edificios ya existentes, se establece el mandato de ser adaptados de manera progresiva para garantizar la accesibilidad (Ley 361, 1997, art. 47). Sin embargo, al no establecerse en el título un plazo para realizar dicha adaptación, podría afirmarse que, tratándose de la infraestructura construida para el momento de entrada en vigencia de la Ley, el deber de realizar la adaptación progresiva no gozó de un carácter realmente exigible, al no

contar las autoridades con un límite temporal para cumplir con la adaptación, situación que cambió con la Ley 1618 de 2013, como se verá más adelante.

A su vez, se establecen ciertas disposiciones en materia de accesibilidad frente a las puertas principales de acceso de toda construcción (Ley 361, 1997, art. 48) y el establecimiento de rampas en las edificaciones de varios niveles que no cuenten con ascensor (Ley 361, 1997, art. 53), las cuales resultan aplicables a las estaciones del SITP.

Finalmente, en el título se establece que en todo medio de transporte masivo, se debe facilitar la circulación de personas con discapacidad, por medio de la planeación e instalación de rampas o elevadores con acabados de material antideslizante que permitan movilizarse de un lugar a otro, las cuales además deben contar con la señalización respectiva (Ley 361, 1997, art. 55). A su vez, se indica que la disposición incluye a los puentes peatonales túneles o estaciones que se construyan, situación que comprende también parte del mobiliario que hace parte de la infraestructura del servicio público en cuestión. En ese sentido, puede evidenciarse cómo desde 1997, es decir, antes de la creación del Sistema de Transmilenio y de la constitución del SITP, existe este mandato expreso, el cual impone que en todo medio de transporte masivo su infraestructura debe contar con elementos de diseño universal, tales como rampas o elevadores.

Ahora bien, conviene resaltar que la Ley 361 de 1997 es anterior a la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad y a la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las Personas con Discapacidad. En ese sentido, puede observarse cómo, aún sin existir obligaciones internacionales directamente relacionadas con el tema, el Congreso de la República expidió una Ley que protege el acceso de las personas con discapacidad, anticipándose el Estado Colombiano a la evolución que,

en materia del Derecho Internacional de los derechos humanos frente a los derechos de las personas con discapacidad se logró con los dos instrumentos mencionados. A su vez, una vez ratificados dichos Instrumentos por el Estado colombiano, posteriormente la Ley 1618 complementó el desarrollo ya existente en la Ley 361, acorde a las obligaciones internacionales del Estado Colombiano en la materia.

d. La Ley 1275 de 2009.

En cuarto lugar, la 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”, establece, dentro de las líneas de acción de la Política Pública Nacional para las personas que presentan enanismo, el construir y adecuar el amueblamiento público urbano de, entre otros, edificios y transporte, para facilitar el desplazamiento y el fácil acceso de las personas que presentan enanismo (Ley 1275, 2009, art. 6).

e. La Ley Estatutaria 1618 de 2013.

En quinto y último lugar, tal como se mencionó previamente, la 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”, contiene varias disposiciones estrechamente ligadas con el tema del acceso al servicio público masivo por parte de las personas con discapacidad.

Así, desde su objeto, el legislador manifestó la clara voluntad de mejorar la situación de las personas con discapacidad, toda vez que se indica que aquel es el de “garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad” (Ley 1618, 2013, art. 1). Ahora bien, haciendo un paralelo con la Ley 361, puede observarse cómo la Ley 1618 contiene una aproximación más general al buscar garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mientras que la Ley 361 contiene un título específico cuyo objeto es facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, temporal o permanente.

Sin embargo, la presente Ley incorpora varias disposiciones relacionadas de manera directa con el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, las cuales se encuentran en los artículos 14 y 15 y serán expuestas a continuación.

El artículo 14 tiene por objeto el tema del acceso y de la accesibilidad. Así, en dicho artículo se establece que las diversas entidades estatales de los distintos ordenes deben garantizar, entre otras cosas, el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones al entorno físico, al transporte, a los lugares abiertos al público y a los servicios públicos (Ley 1618, 2013, art. 14). Para garantizar dicho deber, se establece que se deben adoptar varias medidas, dentro de las cuales se destacan las siguientes (Tabla 1):

Tabla 1

*Medidas y deberes a adoptar, establecidos en el artículo 14, Ley 1618 de 2013.*

<b>Numeral del artículo 14, Ley 1618 de 2013</b>	<b>Medidas y deberes a adoptar.</b>
Numeral 1.	Las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de los servicios públicos deben desarrollar sus funciones y actividades siguiendo los postulados del diseño universal, para lo cual dichas entidades deben diseñar, implementar y financiar todos los ajustes razonables para garantizar una adecuada accesibilidad.
Numeral 2, inciso 1.	El servicio público de transporte debe ser accesible a todas las personas con discapacidad. Así, todos los sistemas, medios y modos de transporte que se contraten a partir de la entrada en vigencia de la Ley, es decir, a partir de febrero 27 de 2013, deben ajustarse a los postulados del diseño universal.
Numeral 2, inciso 2.	Lograr, de manera progresiva, niveles de accesibilidad total por encima del 80% en un plazo de máximo 10 años. En ese sentido, para febrero de 2023, los sistemas de servicio público de transporte masivo que ya existían para el momento de la publicación de la Ley, deben cumplir con el porcentaje exigido de accesibilidad total.
Numeral 4.	Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad a, entre otros, el transporte.
Numeral 5.	Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público, cumpliendo con los plazos señalados en la misma Ley, es decir, en el término de 10 años a partir de la publicación de la misma.
Numeral 7.	Deber de atender de manera prioritaria a las personas con discapacidad, en los casos de turnos o filas de usuarios de cualquier tipo de servicio público o abierto al público.

(Tabla de autoría propia)

Como puede evidenciarse, el artículo 14 de la Ley 1618 aporta varias medidas y deberes que garantizan de manera directa y favorecen el acceso de las personas con discapacidad, al servicio público de transporte en general y en consecuencia, al transporte masivo en Bogotá. A su vez, estas disposiciones complementan a las disposiciones establecidas en la Ley 361. En ese sentido, se evidencia por ejemplo cómo, a pesar de establecer las dos Leyes el deber

de lograr de manera progresiva una determinada accesibilidad, a diferencia de la Ley 361, la Ley 1618 sí fijó un plazo para lograr dicho objetivo.

Por otro lado, el artículo 15 tiene por objeto el derecho al transporte e indica expresamente que las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad de 2006 (Ley 1618, 2013, art. 15). Para garantizar dicho derecho, se establece que las entidades relacionadas con el transporte deben adoptar varias medidas, dentro de las cuales se destacan el “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” (Ley 1618, 2013, art. 15) y adaptar en los medios de transporte masivo, entre otras cosas, accesos para las personas con discapacidad.

Así, del artículo 15 se desprende expresamente que los sistemas integrados de transporte masivo, categoría dentro del cual se encuentra el SITP, deben cumplir en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad, conjunto que incluye a las personas con discapacidad física. Sin embargo conviene resaltar que la estructuración del SITP fue anterior a la Ley 1618, lo cual a su vez no es óbice para realizar las actuaciones posteriores a su vigencia de acuerdo a las disposiciones que vienen de ser mencionadas.

Tal como se puede evidenciar, las mencionadas leyes protegen y garantizan el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, toda vez que desarrollan expresamente el tema en cuestión o sus disposiciones resultan aplicables con relación con dicho servicio público. Sin embargo, no son las únicas leyes que propician el acceso, dado que las leyes de aprobación de tratados, también lo terminan haciendo.

## **B. Las Leyes de aprobación de Tratados Internacionales que propician el acceso al servicio público de transporte masivo.**

De acuerdo a lo establecido en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, corresponde al Congreso hacer las leyes (expresión utilizada en la Constitución), a través de las cuales ejerce la función de aprobar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de Derecho Internacional (Const., 1991, art. 150). En ese sentido, tratándose de los Tratados internacionales que, tal como se indicó en el capítulo previo, garantizan a las personas con discapacidad el acceso al servicio público de transporte masivo, su aprobación se da a través de una ley, expedida por el Congreso de la República y sancionada posteriormente por el Presidente de la República. De igual manera, se resalta que, habiendo sido algunos de los tratados aprobados y ratificados en vigencia de la Constitución Política de 1886, el legislador también era competente para la aprobación, de acuerdo a lo establecido en la misma (Const., 1886, art. 76).

En ese sentido, a continuación se indicará cuáles son las leyes de aprobación de los tratados mencionados en el capítulo 1, toda vez que al incorporar dichos instrumentos en Derecho interno, estas leyes se tornan en normas que propician el acceso al servicio público en cuestión.

En primer lugar, tanto el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos fueron aprobados por la Ley 74 de 1968.

En segundo lugar, la Convención americana de derechos humanos o Pacto de San José de 1969 fue aprobado mediante la Ley 16 de 1972.

En tercer lugar, el Protocolo adicional o Pacto de San Salvador de 1988, fue aprobado a través de la Ley 319 de 1996.

En cuarto lugar, la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas de discapacidad de 1999, fue aprobada por la Ley 762 de 2002.

En quinto y último lugar, la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de 2006, fue aprobada por la Ley 1346 de 2009.

Tal como puede evidenciarse, son varias las disposiciones de índole legislativa que garantizan el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en Colombia y por consiguiente en Bogotá. De igual manera, existe también un desarrollo normativo infralegislativo con el mismo objeto y finalidad, expedido por las autoridades del orden nacional.

### ***Sección 3: La protección infralegislativa nacional.***

Desde el punto de vista de las normas infralegislativas de alcance nacional, puede evidenciarse que el acceso al servicio público de transporte masivo se encuentra soportado en gran medida desde el punto de vista reglamentario a través de decretos y en una menor medida a través de dos resoluciones en particular.

## **A. La protección reglamentaria.**

### a. El Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Habiendo sido desarrollado el tema del transporte masivo por primera vez en 1997 a través del Decreto 3109, en donde, inclusive se definió el término “transporte masivo de pasajeros” (Decreto 3109, 1997, art. 3), posteriormente y de manera progresiva a nivel reglamentario se fue elaborando un desarrollo importante dentro del sector transporte, el cual terminó siendo recopilado dentro del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015.

En ese sentido, son varias las disposiciones de índole reglamentaria del sector transporte que, particularmente a través del desarrollo normativo del concepto de accesibilidad, propician el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo de pasajeros, las cuales comenzaron a ser expedidas desde el año 2003 (Decreto 1660, 2003) y que actualmente se encuentran dentro del mencionado Decreto Único Reglamentario, tal como será expuesto a continuación, siguiendo el orden cronológico en el que en su momento fueron expedidas las respectivas disposiciones.

En primer lugar, el Título 7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte regula el tema de la “accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad”, recopilando lo que en su momento se estableció en el Decreto 1660 de 2003, norma que hasta la recopilación, era la que contenía el mayor número de disposiciones relativas a la accesibilidad al servicio público de transporte.

En ese sentido, desde su mismo objeto, el Título 7 es bastante dicente, toda vez que tiene por objeto “fijar la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad” (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.1). De igual manera, se resalta que el contenido de dicho Título resulta completamente aplicable al tema de estudio del presente trabajo, ya que su ámbito de aplicación se circunscribe al servicio público de transporte de pasajeros en todos los modos de transporte (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.2); al igual que, en lo que concierne a la infraestructura de transporte, el Título se aplica entre otros, a los municipios de categoría especial (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.2), tal como lo es la ciudad de Bogotá, la cual es Distrito Capital (Cons., 1993, art. 322).

Así, en materia de accesibilidad, se establece inicialmente y de manera genérica que los equipos, instalaciones e infraestructura del transporte relacionados con la prestación del servicio de pasajeros, como lo es el servicio objeto del presente estudio, que sean accesibles de acuerdo a lo establecido en dicho Título, deben indicarlo a través del símbolo gráfico de accesibilidad, Norma Técnica NTC 4139 (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.3). En ese sentido, se insta el deber que los respectivos bienes accesibles cuenten con el símbolo universal de accesibilidad, el cual consiste en un cuadro de un fondo azul y tiene en su centro la representación de una persona en silla de ruedas (Norma técnica 4139, 2012). Dicha disposición resulta relevante, toda vez que le permite saber a los potenciales usuarios con discapacidad el estado de la accesibilidad de los eventuales bienes a utilizar dentro del marco del transporte público.

De igual modo, se establece el deber para las empresas de carácter público, privado o mixto cuyo objeto sea el transporte de pasajeros, de capacitar anualmente a la totalidad del

personal de, entre otros, información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes y conductores; en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.5). Este deber protege el acceso al transporte de las personas con discapacidad física, toda vez que al contarse con personal capacitado, con mayor probabilidad se podrá ofrecer un servicio de acuerdo a los requerimientos y necesidades particulares que pueda presentar una persona con discapacidad. Igualmente, al instruir adecuadamente al personal a través de las capacitaciones, se permitiría eliminar o reducir las barreras culturales que se presenten frente a este sector de la población.

De igual manera, en dicho Título se consagra de manera expresa, que, entre otros tipos de estaciones, los portales de Transmilenio que se construyan con posterioridad al 18 de junio de 2003 deben cumplir con un determinado número de condiciones en materia de accesibilidad (Decreto 1079, 2015, arts. 2.2.7.4.1 y 2.2.7.2.2), las cuales propician y protegen el acceso a las personas con discapacidad física<sup>16</sup>.

Igualmente, se establece el deber de que, entre otros, los equipos de transporte masivo que sean adquiridos o acondicionados con posterioridad al 18 de junio de 2003, garanticen el transporte cómodo y seguro de las personas, especialmente de las personas con discapacidad, para lo cual los mismos deben cumplir con 7 condiciones<sup>17</sup> (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.4.2).

---

<sup>16</sup> Por ejemplo: Accesos para entradas y salidas de los medios de transporte; zona alternativa de paso, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, u otros dispositivos que hagan dispendioso el acceso de las personas con discapacidad física; apoyos isquiáticos; y, baños accesibles.

<sup>17</sup> Se destacan: Espacios adecuados para la ubicación de ayudas, tales como bastones, muletas, y sillas de ruedas; áreas cerca de las puertas de entrada, para la ubicación de personas en sillas de ruedas, provistas como mínimo con cinturones de seguridad y preferiblemente con anclajes para las sillas; áreas y dimensiones que permitan que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse en el interior del equipo con sus

Tal como puede evidenciarse y al igual que ocurre frente a la accesibilidad de los portales, en lo que concierne directamente a los equipos de transporte, dichas condiciones propician el acceso a las personas con discapacidad física.

De igual manera, frente a los vehículos que prestan servicio en las rutas alimentadoras integradas al sistema masivo, tal como ocurre en la ciudad de Bogotá, se establece que aquellos deberán ser accesibles, de acuerdo a lo que establezca el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo y en caso de ausencia de pronunciamiento del Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo establecido en la Norma Técnica NTC 4901-1 (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.4.3).

Finalmente, el capítulo 9 del título establece un régimen de sanciones aplicables a los prestadores de servicio en caso de no cumplir, entre otras, con las exigencias, deberes y obligaciones que vienen de ser expuestos. Así, los prestadores del servicio de transporte público masivo pueden ser objeto de sanciones, entre otras causales, por falta o indebida señalización y adecuación de instalaciones (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.9.1); insuficiencia o carencia de equipos acondicionados accesibles o por falta o indebida señalización de los mismos (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.9.2); carencia de personal especializado (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.9.5); y, por negarse a prestarle el servicio, sin justa causa, a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.7.9.6). Al respecto, conviene señalar que a juicio del autor del presente trabajo, el establecer este tipo de sanciones resulta una decisión adecuada, toda vez que se generan estímulos desde el punto

---

respectivas ayudas; asideros suficientes y debidamente localizados para facilitar el acceso y desplazamiento de las personas al interior del equipo de transporte.

económico para que los operadores del sistema acaten las diversas imposiciones que existen en materia de accesibilidad.

De acuerdo al desarrollo que viene de ser expuesto, puede sostenerse que son varias las disposiciones del Decreto único Reglamentario del sector transporte que inciden de manera categórica en la protección del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

b. El Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio.

Por otro lado, el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio, Decreto 1077 de 2015, desarrolla el tema de la accesibilidad al espacio público y de la accesibilidad de los edificios abiertos al público, la cual resulta directamente aplicable en lo que concierne a la infraestructura que hace parte del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá<sup>18</sup> y a la infraestructura conexas, como ocurre por ejemplo con los puentes peatonales.

Así, tratándose de los puentes peatonales (Decreto 1077, 2015, art. 2.2.3.4.1.1), los cuales con frecuencia conectan con el servicio troncal del SITP y en ocasiones se tornan en el único medio para ingresar o salir de las estaciones del sistema; y, del diseño, construcción o adecuación de los edificios de uso público en general (Decreto 1077, 2015, art. 2.2.3.4.2.1),

---

<sup>18</sup> Frente a una eventual duda sobre si la infraestructura del SITP en Bogotá está conformada por bienes fiscales o bienes de uso público, el Decreto Distrital 552 de 2018 establece expresamente en su artículo 11 que las “estructuras de los diferentes modos del sistema del transporte público masivo” hacen parte de los elementos del espacio público.

se establecen medidas que no sólo garantizan el acceso físico<sup>19</sup> a la infraestructura del servicio, sino que son propicias para que dicho acceso se realice de manera segura<sup>20</sup>.

Estas exigencias son considerablemente significativas, toda vez que, frente a las estaciones afectadas al transporte público, se garantiza el ingreso de las personas con discapacidad física y se asegura que estas personas puedan llevar consigo los diversos elementos de ayuda que necesiten para su desplazamiento.

Finalmente, se establece el deber de implementar varias Normas Técnicas Colombianas de accesibilidad, en el diseño, construcción o adecuación de los edificios de uso público, las cuales deben ser aplicadas en materia de edificios, pasillos y corredores; rampas fijas; escaleras; equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas; y, ascensores (Decreto 1077, 2015, art. 2.2.3.4.2.1). Así, la presente obligación se complementa con lo establecido en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte frente a la implementación de Normas Técnicas en materia de accesibilidad, el cual sirve como norma especial y en caso de no existir disposición expresa al respecto, puede aplicarse subsidiariamente lo establecido en el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio, lo cual garantiza una mayor protección sobre la accesibilidad a la infraestructura que integra el servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

En consecuencia, tal como puede evidenciarse, existe una importante protección del acceso al servicio de transporte público masivo en los decretos mencionados en favor de las

---

<sup>19</sup> Por ejemplo contar con rampas, permitir el acceso de elementos de apoyo, acceso que permita el ingreso de personas con movilidad reducida y en caso de contarse con torniquetes, debe disponerse de un acceso alternativo para las personas en silla de ruedas o con movilidad reducida.

<sup>20</sup> Por ejemplo bordillos para evitar que las sillas de ruedas se salgan de los límites, elementos de protección como barandas y pasamanos y accesos que permitan la libre circulación de personas en silla de ruedas.

personas con discapacidad física, las cuales son normas de carácter reglamentario expedidas por el ejecutivo. De igual manera, el ejecutivo también ha regulado el asunto a través de dos resoluciones en concreto: la Resolución 4659 de 2008 y la 3753 de 2015.

**B. Las Resoluciones 4659 de 2008 y 3753 de 2015: Adopción expresa de medidas de accesibilidad a los sistemas de transporte público masivo.**

a. La resolución 4659 de 2008.

A través de la Resolución Ministerial 4659, acto administrativo de carácter jerárquicamente inferior a los decretos previamente expuestos, se establecieron varias disposiciones en materia de accesibilidad, que resultan adecuadas para permitir y garantizar el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo.

Así, se establece que para garantizar los derechos a la libertad de locomoción y a la igualdad de las personas con discapacidad para acceder a los sistemas de transporte masivo, el ente encargado del respectivo sistema de transporte masivo debe implementar servicios especializados de transporte accesible o exigir un porcentaje mínimo de vehículos de esa naturaleza, los cuales deben estar integrados de manera operacional y tarifaria con el servicio de transporte masivo (Resolución 4659, 2008, art. 1).

De igual manera, se consagra el mandato según el cual las autoridades competentes de los sistemas integrados de transporte masivo, deben garantizar “el acceso al transporte público de la población y en especial de las personas con discapacidad, sin limitaciones que supongan cargas excesivas” (Resolución 4659, 2008, art. 1).

Adicionalmente, se establece que, tratándose de los vehículos con capacidad de 80 a 120 pasajeros, destinados al transporte terrestre masivo de pasajeros y que no hagan parte del porcentaje de vehículos especializados de transporte accesibles, los mismos deben cumplir con las especificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana “NTC 4901-3”, salvo las previstas en el numeral 5.13 de dicha norma (Resolución 4659, 2008, art. 3). En ese sentido, la Norma Técnica establece el deber de incluir sillas de uso preferencial para, entre otras, las personas con discapacidad (Norma Técnica Colombiana 4901-3, 2007, art. 5.2.2.1.3); y, el deber de respetar un espacio para las personas con discapacidad en silla de ruedas (Norma Técnica Colombiana 4901-3, 2007, art. 5.2.2.5).

Sin embargo, resulta cuestionable la exclusión realizada sobre el numeral 5.13 de la Norma Técnica, toda vez que en dicho numeral se desarrolla el tema de los requisitos con los que deben contar los autobuses que utilicen plataforma elevadora o rampa de acceso para personas con movilidad reducida (Norma Técnica Colombiana 4901-3, 2007, art. 5.13). En ese sentido, es evidente que al haber excluido la obligación de incluir en los autobuses una plataforma elevadora o una rampa de acceso, en su momento se restringió la accesibilidad de los mismos frente a las personas con discapacidad de índole física, al dificultar el acceso para quien intentare ingresar al vehículo con elementos tales como la silla de ruedas, muleta o bastón, toda vez que al existir un espacio considerable entre el andén en donde se encuentre el paradero y la puerta del bus, el acceso al mismo puede verse obstaculizado. La corrección de dicha situación no apareció sino hasta el año 2015.

b. La Resolución 3753 de 2015.

A través de la Resolución 3753 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte, se expidió el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros, el cual fue modificado y adicionado parcialmente por la Resolución 4200 de 2016. En el actual Reglamento Técnico, se establece que, tratándose del Servicio Público de Transporte Masivo, en materia de vehículos articulados, son de obligatorio cumplimiento las prescripciones contenidas en las normas técnicas NTC 4901-1:2009 y NTC 4901-2:2009 a los que el tercer anexo del Reglamento hace referencia; y, en materia de vehículos convencionales, son de obligatorio cumplimiento los numerales de la NTC 5701:2009, indicados en el Anexo 1 de dicha resolución y los numerales de la NTC-4901-3:2007 indicados en el Anexo 3 de la misma (Resolución 3753, 2015; Resolución 4200, 2016, art. 3).

Respecto de los numerales de la norma técnica NTC 5701:2009 incluidos en el anexo 1 de la Resolución 3753 de 2015 (aplicable a vehículos convencionales), es importante resaltar que, entre otras cosas, en materia de accesibilidad y sin pretender entrar en detalle, existen disposiciones relacionadas con la accesibilidad y evacuación de rampas y plataformas, con el espacio para sillas de ruedas, con los asideros horizontales laterales, con el sistema de seguridad para las personas con silla de ruedas, con las entradas y salidas para sillas de ruedas y con los pasillos para sillas de ruedas (Resolución 4200, 2016, art. 6).

De igual modo, frente a lo establecido en las normas técnicas NTC 4901-1:2009 y NTC 4901-2:2009 (aplicable a vehículos articulados), según lo señalado en el anexo 3 de la Resolución 3753 de 2015, son de obligatorio cumplimiento disposiciones relacionadas con,

entre otras cosas, el espacio destinado para silla de ruedas y los asideros verticales y horizontales (Resolución 3753, 2015, anexo 3).

Finalmente, de acuerdo a lo señalado también en el anexo 3 de la Resolución 3753 de 2015, tratándose de vehículos convencionales, se debe aplicar lo establecido en la norma técnica NTC-4901-3:2007 en asuntos tales como, espacio para personas con discapacidad en silla de ruedas, requerimientos mecánicos y protección del elevador y rampa de acceso (Resolución 3753, 2015, anexo 3).

En ese orden de ideas, estas disposiciones desarrollan y concretizan a nivel nacional y de manera detallada los mandatos de accesibilidad en materia de transporte público establecidos en normas de un nivel jerárquico superior, los cuales, por su naturaleza, contienen disposiciones de una índole más genérica, tal como se ha observado a lo largo la primera parte del presente trabajo. En ese sentido, la protección jurídica sobre el acceso de las personas con discapacidad al transporte público no debe mirarse aisladamente, sino de manera sistémica, considerando la relación entre las diversas normas que han sido desarrolladas hasta ahora.

Ahora bien, tal como puede apreciarse, desde del conjunto normativo de índole infralegislativa, existe un importante desarrollo en materia reglamentaria de alcance nacional, que se desarrolla en torno al acceso de las personas en situación de discapacidad frente al servicio público de transporte masivo, garantizándolo y protegiéndolo. De igual manera, un tal desarrollo no se da exclusivamente para el ámbito nacional, toda vez que también existe un desarrollo a nivel territorial, es decir dentro del ámbito de la ciudad de Bogotá D.C.

#### ***Sección 4: La protección normativa local de Bogotá D.C.***

Dentro del ámbito normativo de Bogotá D.C se destacan 4 normas que propician el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, principalmente desde la óptica de la accesibilidad.

En primer lugar, el Decreto Distrital 319 de 2006, por el cual se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, estableció que los vehículos del sistema debían garantizar la protección del medio ambiente y la integridad de los usuarios movilizados, lo cual “incluye facilidades para la accesibilidad por parte de los discapacitados físicos” (Decreto 319, 2006, art. 8.3.3.1.7). Si bien dicha disposición no reviste de un extenso desarrollo, marcó una importante lineamiento a ser respetado posteriormente durante la construcción y consolidación del SITP.

En segundo lugar, está el Decreto Distrital 470 de 2009 “Por el cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital”, en el cual se establece que el Distrito debe adoptar medidas pertinentes para asegurarle a las personas con discapacidad el acceso adecuado, en igualdad de condiciones con las demás, a, entre otras cosas, el entorno físico y el transporte (Decreto 470, 2007, art. 27). De igual modo, se establece que dichas medidas, se deben aplicar, entre otras cosas, a eliminar las barreras existentes en los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores tanto públicas o privadas (Decreto 470, 2007, art. 29).

En tercer lugar, el Decreto Distrital 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones” establece que la flota de vehículos destinada a la operación del SITP, debe operar, entre otras cosas,

bajo los criterios de accesibilidad para la población discapacitada o con movilidad reducida (Decreto 309, 2009, art. 12). En ese sentido, puede evidenciarse cómo en el acto mismo de adopción del SITP, explícitamente se establece que la totalidad de vehículos que integren su operación deben ser accesibles para las personas con discapacidad.

Finalmente, el Acuerdo 463 de 2011 "Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas con discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital", establece que a partir de la entrada en vigencia de dicho Acuerdo,

*“los diseños, construcción, ampliación, modificación, adecuación y en general, cualquier intervención en el espacio público y en los edificios de propiedad pública distrital, abiertos y de uso al público, deberán ofrecer condiciones de accesibilidad adecuada para personas en discapacidad con movilidad reducida, siguiendo los lineamientos definidos en las normas nacionales sobre la materia”*

(Consejo de Bogotá, 2011, acuerdo 463, art.3).

Dicha estipulación resulta relevante, al ser aplicable a la infraestructura afectada al SITP. Si bien no es la primera disposición que desarrolla el tema, refuerza la protección que existe sobre las personas con discapacidad física frente al acceso a la infraestructura del transporte público al remitir a la importante normatividad nacional que regula la materia, tal como fue desarrollada en la sección anterior.

Como puede evidenciarse, si bien no es muy extenso, existe un desarrollo normativo a nivel local en la ciudad de Bogotá, realizado dentro del ejercicio de las facultades del Alcalde Mayor y del Concejo Distrital.

Ahora bien, tal como puede apreciarse frente al conjunto compuesto por la normatividad colombiana y bogotana, al interior de la escala de normas existen disposiciones de distinto nivel jerárquico que propician y protegen el acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá. Sin embargo, dicha protección no se desarrolla únicamente en el papel, toda vez que también ha sido objeto de aplicación y desarrollo por parte de distintos jueces en la República de Colombia.

### **Capítulo 3. Jurisprudencia.**

Habiendo desarrollado en los capítulos precedentes la normatividad positiva tanto internacional como nacional, que protege, propicia y garantiza el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, sería inadecuado dejar por fuera del presente estudio el desarrollo que se ha dado al respecto a nivel jurisprudencial, toda vez que, como se expondrá a continuación, la misma se ha constituido en una fuente relevante de protección del acceso al servicio público objeto del presente trabajo.

En ese sentido, han sido dos de los órganos de cierre de la Rama Jurisdiccional del poder público quienes se han manifestado al respecto. Así, en una menor medida, el tema ha sido desarrollado por el Consejo de Estado; y, a su vez, por parte de la Corte Constitucional existe un desarrollo considerablemente significativo.

#### ***Sección 1: La limitada jurisprudencia del Consejo de Estado.***

En su calidad de juez de cierre competente para conocer de las acciones populares elevadas frente a las autoridades públicas, figura establecida en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia<sup>21</sup> y desarrollada en la Ley 472 de 1998<sup>22</sup>, el Consejo de

---

<sup>21</sup> Artículo 88, Constitución Política de Colombia: “La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos”.

<sup>22</sup> El artículo 2 de la Ley 472 de 1998 define el objeto de las acciones populares de la siguiente manera: “Las acciones populares son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos.

Estado se ha pronunciado brevemente respecto de la posibilidad de que la mencionada acción constitucional sea utilizada como herramienta para proteger el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte.

Así, es relevante resaltar la sentencia del 26 de mayo de 2011, con ponencia de la Consejera María Claudia Rojas Lasso, en la cual se resolvió la apelación de una acción popular interpuesta contra Transmilenio S.A (hoy gestor del SITP) y la Alcaldía de Bogotá, a través de la cual se solicitaba el cumplimiento de las normas de accesibilidad y circulación para la población con discapacidad física y movilidad reducida, toda vez que la gran mayoría de los buses alimentadores carecían de rampas, situación que a juicio del demandante derivaba en una prestación desfavorable del servicio al no permitir los autobuses del servicio público de transporte el acceso a las personas con discapacidad (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Rad. N. 25000-23-25-000-2006-00376-01, 2011).

En ese sentido, basándose en los artículos 2 (fines esenciales del Estado) y 13 de la Constitución Política de Colombia y en algunas de las disposiciones legales y reglamentarias desarrolladas previamente en el presente trabajo, el Consejo de Estado decidió confirmar la sentencia apelada, en la cual el Tribunal Administrativo de Cundinamarca consideró demostrada la violación de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, al acceso a los servicios públicos y a su prestación eficiente y oportuna.

---

Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible”.

Así, se le ordenó a Transmilenio S.A respetar las metas de accesibilidad establecidas en el artículo 14 del decreto 1660 de 2003, de tal manera que los vehículos poseyeran los dispositivos idóneos para el acceso de personas con discapacidad que garantizaran su seguridad y la celeridad en la prestación del servicio y se estableció el deber de garantizar que en cualquier estación de alimentación, ninguna persona discapacitada se viera obligada a esperar el sistema adecuado por un lapso determinado prolongado.

Tal como puede evidenciarse, a través del mencionado fallo y siempre dentro del límite del ejercicio de sus competencias, el Consejo de Estado protegió el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte y dando aplicación a disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias, se pronunció en garantía de los derechos de las personas con discapacidad.

Por otro lado, en la parte considerativa de la sentencia de octubre 8 de 2013, con ponencia del Consejero Enrique Gil Botero, el Consejo de Estado también se pronunció expresamente sobre el acceso de las personas con discapacidad a los sistemas de transporte (Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, Rad. N. 08001-33-31-003-2007-00073-01, 2013).

En ese sentido, la Sala recordó que la protección de las personas con limitaciones físicas, a través de la acción popular, también comprende la posibilidad de que los sistemas de transporte les garanticen algunas condiciones mínimas para que accedan a ellos, con el propósito de realizar el derecho constitucional a la libre circulación.

Así, al respecto señaló que dicha garantía refleja una verdadera carga de solidaridad de la comunidad y del Estado con las personas afectadas en su movilidad, dado que aquella impone la adecuación del parque automotor y del sistema de infraestructura de transporte,

para que un número reducido de personas, en comparación con la comunidad en general, gocen del privilegio de movilizarse con seguridad y rapidez por la ciudad.

De igual manera, la Sala resaltó que las medidas de accesibilidad en un sistema público de transporte, han adquirido la característica de ser plenas y no remediales, a diferencia de lo que ocurría en un principio.

Ahora bien, resulta muy llamativo el hecho de contarse únicamente con dos sentencias que desarrollan directamente el tema por parte del Consejo de Estado, de ahí que se hable de una “limitada jurisprudencia” por parte del órgano de cierre de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Así, a pesar de ser no solamente el competente para conocer de manera definitiva de acciones populares elevadas ante autoridades públicas sobre asuntos relacionados con el transporte público, sino también el competente para conocer de los asuntos relacionados con los hechos, actos operaciones y omisiones de las autoridades administrativas que son competentes en materia de transporte en los distintos ordenes de la rama ejecutiva, contar únicamente con dos sentencias que sienten precedente en el tema, es, desde un punto de vista numérico, una cantidad bastante limitada.

Fácilmente podría considerarse que la ausencia de acciones ante el aparato jurisdiccional contencioso-administrativo, obedece a la falta de situaciones que en materia de acceso de las personas con discapacidad al transporte público justifiquen la utilización del sistema jurisdiccional. Sin embargo, dicho razonamiento simplista resultaría equivocado, toda vez que una de las problemáticas del transporte público en las ciudades colombianas ha sido el servicio de baja calidad y una oferta de infraestructura inadecuada (Fedesarrollo, 2013), situación que, tal como se vio en la actual sección y se verá en la próxima, se extiende a las personas con discapacidad.

Entonces, cabría interrogarse por qué las personas con discapacidad no acuden a la jurisdicción para hacer valer sus derechos en materia de acceso al transporte público, frente a lo cual el autor sugiere varias hipótesis que podrían resolver dicha pregunta, las cuales no son excluyentes entre sí. Así, debe considerarse inicialmente que en ocasiones, las personas con discapacidad no conocen sus derechos<sup>23</sup>, luego difícilmente se podrá exigir el respeto de aquello sobre lo que no se conoce que se tiene derecho. Así mismo, puede ocurrir que, a pesar de conocer sus derechos, las personas no saben qué medidas adoptar para hacerlos respetar<sup>24</sup>, por lo que tampoco podrán exigir su protección. De igual manera, un aspecto como la precaria situación socioeconómica en la que se encuentra gran parte de la población con discapacidad en Colombia<sup>25</sup> puede constituir una barrera para acudir al sistema judicial, toda vez que para accionar la jurisdicción contenciosa-administrativa se requiere de un determinado conocimiento técnico y, en la mayoría de casos, de apoderado, situación que revestirá de un determinado costo para la persona que decida o necesite recurrir a la jurisdicción. Finalmente, el hecho de existir la acción de tutela, diseñada específicamente para la protección de derechos fundamentales, puede también incidir, toda vez que al contarse con un mecanismo de naturaleza menos formal y más célere, desde una perspectiva racional puede preferirse recurrir a dicho mecanismo constitucional.

A pesar de lo anterior no puede negarse que existe un reconocimiento y protección por parte del Consejo de Estado frente al acceso de las personas con discapacidad al servicio

---

<sup>23</sup> En un estudio cuantitativo realizado por Padilla Muñoz y Durán (2014), más de la mitad de las personas con discapacidad encuestadas manifestaron no conocer sus derechos.

<sup>24</sup> En el mismo estudio cuantitativo realizado por Padilla Muñoz y Durán (2014), únicamente el 51% de las personas con discapacidad encuestadas manifestaron saber qué medidas tomar para hacer respetar sus derechos.

<sup>25</sup> Datos expuestos en la Sección 2 del capítulo 1.

público de transporte, el cual a pesar de ser cuantitativamente bastante limitado, cualitativamente no deja de ser relevante, tal como se puede evidenciar del desarrollo expuesto. Por otro lado, el tema ha sido desarrollado de una manera más amplia y transversal por parte de la Corte Constitucional.

## ***Sección 2: La importante protección consagrada por la Corte Constitucional.***

La Corte Constitucional en su calidad de guarda de la Constitución y de órgano competente para conocer y resolver la revisión de la acción de tutela, al igual que en su calidad de competente para definir sobre la constitucionalidad de las leyes (Const., 1991, art. 241) ha desarrollado a través de su jurisprudencia una considerable protección sobre el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo de pasajeros. En ese sentido, la Corte ha fundamentado la protección a partir del derecho a la libertad de locomoción y las implicaciones que tiene aquel sobre las personas con discapacidad.

### **A. El derecho a la libertad de locomoción.**

Tal como será expuesto a continuación, analizando el juicioso examen de la Corte Constitucional en sentencias recientes, como los son las sentencia T-708 de 2015 (Corte Constitucional, Sentencia T-708, 2015) y T-257 de 2018 (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018), puede establecerse que la evolución de la jurisprudencia constitucional se ha dado partiendo del razonamiento según el cual el acceso de las personas con discapacidad al

transporte público urbano se constituye en presupuesto para garantizar el goce efectivo del derecho a la libertad de locomoción.

Inicialmente, la Corte Constitucional resaltó que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia<sup>26</sup>, la libertad de locomoción es un derecho reconocido a todo colombiano, el cual en su sentido más elemental, consiste en “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos” (Corte Constitucional, Sentencia T-518, 1992).

Al respecto, la Corte ha comprendido que la libertad de locomoción no solamente involucra una dimensión negativa, es decir, la dimensión original e inicial de la misma<sup>27</sup>, según la cual su función es la de ser un límite al ejercicio del poder del Estado en defensa del individuo (Corte Constitucional, Sentencia SU-257, 1997); sino que, se ha reconocido que dicho derecho también cuenta con una faceta positiva, dado que, para garantizar su goce y ejercicio, en algunas ocasiones se requiere de una infraestructura de base, la cual da origen a una obligación de dar o hacer en cabeza de las autoridades públicas, exigible por los ciudadanos (Corte Constitucional, Sentencia C-879, 2011).

---

<sup>26</sup> Artículo 24, Constitución Política de Colombia: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia. El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto.

<sup>27</sup> Tal como puede apreciarse en Instrumentos como la Declaración Universal de Derechos Humanos (artículo 13), se habla simplemente del derecho de toda persona a circular libremente, lo cual puede comprenderse, desde una perspectiva liberal, en la simple limitación a la autoridad de imponer restricciones al respecto.

A su vez, la faceta positiva del derecho tiene dos manifestaciones, las cuales consisten en la comprensión del derecho como derecho de orden prestacional y la comprensión del derecho como derecho de carácter programático.

Según la Corte, de acuerdo al carácter prestacional del derecho a la libre locomoción, las cargas que se impongan al Estado y a los particulares que deban garantizar el derecho al resto de la población, eliminando barreras de tipo arquitectónico o tecnológicas, por ejemplo; deben ser proporcionadas, siguiendo un orden de ejecución sucesivo con la finalidad de no generar un impacto económico negativo en la vida de los asociados (Corte Constitucional Sentencia T-257, 2018).

Frente al carácter programático del derecho, la Corte Constitucional ha señalado que aquel deriva en el deber del Estado de,

*“producir planes y políticas progresivas que puedan desarrollarse realmente y que se dirijan a que las personas en condición de discapacidad física puedan ejercer de manera plena el goce de sus derechos bajo un esquema que no los discrimine y les ofrezca un trato en condiciones de igualdad, generándose su inclusión verdadera en la sociedad y que sean considerados parte importante para el desarrollo de la misma”* (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018).

En ese sentido, tal como se reconoció en sentencia C-885 de 2010, “garantizar el acceso de la población al sistema de transporte urbano es una faceta positiva y de orden prestacional del derecho a la libertad de locomoción, por cuanto sin éste difícilmente es posible para una persona desplazarse a lo largo de una urbe y ser productivo para la sociedad” (Corte Constitucional, Sentencia C-885, 2010). Así, puede evidenciarse la calificación expresa de faceta positiva de orden prestacional del derecho a la libertad de locomoción en lo que

concierno al deber de la Administración frente al servicio público de transporte urbano colectivo o masivo, al igual que la importancia reconocida del mismo en el desarrollo del individuo, ya que, tal como lo reconoce la Corte, sin dicho servicio es difícilmente posible que una persona se pueda desplazar dentro de una urbe, tal como lo es la ciudad de Bogotá, y aportar dentro de la sociedad.

Ahondando lo anterior y tal como se señaló en la sentencia T-708 de 2015, desde la sentencia T-604 de 1992 la Corte, además de señalar la importancia que desde un punto de vista constitucional puede tener el servicio público de transporte, ha indicado la relevancia económica y social del mismo. Así, en dicha sentencia se señalaron varios aspectos cardinales al respecto, de los cuales se señalarán algunos a continuación.

En primer lugar, se reconoció que, con motivo del fenómeno de la ciudad, el transporte público urbano se torna en un medio “indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización” (Corte Constitucional, Sentencia T-604, 1992)

En segundo lugar, se reconoció que la necesidad de cubrir la distancia entre los sitios de realización de actividades tales como, trabajo, habitación, estudio y mercado en el menor tiempo y costo posibles; “coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio” (Corte Constitucional, Sentencia T-604, 1992). Así, a juicio de la Corte, la potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a aquellas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

En tercer lugar, se señaló que, la fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite participar de la prosperidad general cuando se accede al servicio. Sin embargo, *a contrario sensu*, su carencia, compromete un estándar mínimo de la existencia.

En cuarto y último lugar, con fundamento en lo anteriormente mencionado, se concluyó que “la administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales” (Corte Constitucional, Sentencia T-604, 1992).

Así, tal como se señaló en sentencia C-439 de 2011 y posteriormente se recalcó en la sentencia T-708 de 2015, en virtud de lo previamente expuesto la Corte Constitucional ha concluido que el servicio público de transporte es necesario para el ejercicio, no solamente de la libertad de locomoción, sino también de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en particular para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte (Corte Constitucional, Sentencia C-439, 2011).

En ese sentido, el desarrollo anterior sirve para concluir y afirmar, tal como lo hizo la Corte Constitucional en la sentencia T-708 de 2015, que, “es deber del Estado adoptar todas las medidas a su alcance para garantizar de manera progresiva el acceso al servicio a todos los usuarios y, en especial, a los sujetos de especial protección constitucional como son las personas con discapacidad” (Corte Constitucional, Sentencia T-708, 2015).

## **B. La libertad de locomoción, la igualdad, el transporte público y las personas con discapacidad.**

La Corte Constitucional, con fundamento en el principio constitucional de igualdad, ha señalado que, es deber de las autoridades públicas promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, al igual que “adoptar medidas en favor de grupos marginados o discriminados protegiendo especialmente a aquellas personas que por su condición física o mental, se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta”, tal como se señaló en sentencia T-708 (2015).

En ese sentido y tal como por ejemplo se resaltó en sentencia C-606 de 2012, “las personas en situación de discapacidad son sujetos de especial protección por parte del Estado y de la sociedad en general, por lo que, tanto instituciones como individuos deben facilitar de una forma activa el ejercicio de los derechos de este sector de la población” (Corte Constitucional, Sentencia C-606, 2012).

En consecuencia, como bien lo señala la Corte Constitucional, las personas con discapacidad deben ser amparadas de dos maneras. En primer lugar, “mediante la prohibición de medidas negativas o restrictivas que constituyan obstáculos o barreras para hacer efectivos sus derechos”; y, en segundo lugar, “mediante medidas de acción positiva o acciones afirmativas de tipo legislativo, administrativo o de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos de dicho colectivo de personas” (Corte Constitucional, Sentencia C-606, 2012).

Ahora bien, conectando lo que viene de ser señalado con el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte, tal como se reconoció en sentencia T-595 de

2002, “el ámbito de protección de la libertad de locomoción de una persona en situación de discapacidad contempla la posibilidad de acceder al sistema de transporte básico de una ciudad en condiciones de igualdad, es decir, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas”. Lo anterior, en consideración a que, según la Corte, las personas en situación de discapacidad tienen el derecho a que se remuevan todas las barreras que les impiden integrarse cabalmente a la sociedad en atención a los mandatos establecidos en los artículos 13, 47, 54 y 68 de la Carta, al igual que en algunos instrumentos internacionales, en particular la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las personas con Discapacidad (Corte Constitucional, Sentencia T-595, 2002).

De igual modo, haciendo referencia a la garantía de accesibilidad física, la Corte Constitucional entiende que el Estado debe proferir medidas, planes de acción y políticas que permitan a las personas con discapacidad física hacer uso de sus libertades y ejercer de manera efectiva su derecho a la locomoción, permitiendo que ellas desarrollen su cotidianidad en condiciones de normalidad, “sin obstáculos que les impida gozar de los espacios públicos, ingresar a cualquier edificación que se encuentre destinada al uso público, desplazarse usando los medios de transporte provistos para toda la comunidad e incluso disfrutar de los sistemas de las tecnologías de la información” (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018).

Sobre dicha accesibilidad, en sentencia T-269 de 2016, la Corte indicó que muchas dificultades pueden surgir de un espacio físico no adaptado a las condiciones de las personas en situación de discapacidad, toda vez que un medio social negativo puede convertir la discapacidad en invalidez. En el sentido inverso, un ambiente social e integrador puede

contribuir de manera decisiva a simplificar y aliviar la vida de las personas con discapacidad, permitiéndoles llevar a cabo sus aspiraciones más profundas. Así, puede determinarse que el ambiente físico reviste de una gran relevancia en términos de inclusión o exclusión social para las personas con discapacidad (Corte Constitucional, Sentencia T-269, 2016).

En ese orden de ideas, puede concluirse que la accesibilidad física es “un presupuesto indispensable para el propósito de vida de cada ciudadano y es la garantía para la materialización del derecho a la libre locomoción” (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018). Así, la Corte ha mantenido su posición “frente a la protección en personas con discapacidad, al derecho a la libre locomoción y accesibilidad física como presupuesto de este último” (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018). A su vez, la accesibilidad “es susceptible de protección constitucional en cuanto contiene un componente indispensable para el desenvolvimiento de la vida en sociedad de estos individuos, quienes debido a sus especiales condiciones requieren el reconocimiento de su diversidad” (Corte Constitucional, Sentencia T-257, 2018).

En conclusión y tal como fue expuesto por la Corte Constitucional de manera sistemática en la sentencia T-708 de 2015, recopilando a su vez lo establecido desde la sentencia T-595 de 2002, la protección del acceso de las personas en situación de discapacidad al servicio público de transporte se garantiza atendiendo el siguiente razonamiento:

- (I) En primer lugar, la libertad de locomoción es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales.
- (II) Su afectación se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como 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.

(III) El servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte.

(IV) El servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios, incluidas las personas “en situación de discapacidad” (Corte Constitucional, Sentencia T-595, 2002).

En los términos anteriores, puede evidenciarse cómo la Corte Constitucional se ha tornado también en garante del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte, situación aplicable al caso del transporte público masivo. Dicha protección se ha realizado de una manera adecuada, partiendo de la protección al derecho a la libertad de locomoción y las implicaciones que aquel tiene sobre las personas con discapacidad, tomando por fundamento disposiciones del Derecho Internacional de los derechos humanos y las disposiciones constitucionales que consagran a las personas con discapacidad como sujetos de especial protección.

A su vez, resulta comprensible que la Corte Constitucional no haya proferido sino hasta el 2002 su primera sentencia en materia de accesibilidad al transporte público por parte de las personas con discapacidad, es decir, poco más de 10 años después de haber comenzado a fallar, considerando que la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad data de 1999 (pero fue ratificada por

Colombia en 2003) y que la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad es posterior.

Finalmente, conviene resaltar la importancia que ha tenido la acción de tutela, toda vez que ha sido principalmente a partir de ese instrumento que se ha pronunciado la Corte Constitucional con relación a la materia objeto de estudio del presente trabajo. En ese sentido, la acción de tutela ha demostrado ser un medio adecuado y efectivo para proteger la accesibilidad de los usuarios con discapacidad al transporte público, la cual se ha realizado a través de una audaz y progresiva interpretación por parte de la Corte Constitucional, en la cual ha sabido relacionar varios derechos constitucionales para reconocer la exigencia de accesibilidad al transporte público. En ese orden de ideas, la figura de la acción de tutela ha cumplido con su finalidad en lo relacionado con discapacidad y accesibilidad al transporte público: ha sido una verdadera acción de protección o amparo.

## Conclusiones

Tal como puede evidenciarse de lo expuesto en el presente trabajo, la pregunta de investigación no puede ser resuelta sino de manera afirmativa, toda vez que, desde el punto de vista jurídico, el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo cuenta con una importante protección para el caso de Bogotá. Así, se resalta que dicha protección se da tanto a nivel internacional como a nivel local.

A nivel internacional, considerables Instrumentos de Derecho Internacional Público propician y protegen el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte, la cual se da no solo de manera directa, sino que también de manera indirecta, una vez se comprende al transporte como el medio para ejercer y disfrutar de otros derechos.

A su vez, a nivel local, existe una protección importante al respecto, la cual se plasma en las disposiciones de la Constitución, la cual es norma de normas y se extiende en varias normas de índole jerárquicamente inferior, como lo son la ley, la reglamentación y diversos actos administrativos expedidos por el Gobierno, e inclusive, a nivel territorial se cuenta con normas distritales en la materia.

Así mismo, la jurisdicción colombiana también ha participado en la protección del acceso de las personas con discapacidad al transporte público. En ese sentido, el Consejo de Estado, en una menor medida, se ha pronunciado al respecto y la Corte Constitucional, actuando como guarda de la Constitución Política de Colombia, ha proferido importantes pronunciamientos en su calidad tanto de juez de tutela como juez de exequibilidad, los cuales redundan en el amparo del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

A su vez, es importante resaltar que dicha protección se debe estudiar de manera sistemática, de tal manera que se miren todas las normas mencionadas como un conjunto, en el cual se complementan las unas con las otras. Así, en conjunto, se tienen unos mandatos en la materia más o menos desarrollados. Encuentran un desarrollo más general en el Derecho Internacional de los derechos Humanos, al igual que en la aproximación genérica que se deriva de la Constitución Política de Colombia. Sin embargo, las leyes concretan en cierta medida los mandatos de acceso que se tienen en las normas superiores y a través del reglamento se desarrolla con mayor detalle dicha protección. De igual manera, a partir de la remisión que realiza el Ministerio de Transporte por vía de Resolución hacia las Normas Técnicas Colombianas, puede evidenciarse cómo a nivel normativo existen disposiciones de contenido marcadamente técnico y detallado, el cual termina de consolidar la protección del acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo, no solo en Bogotá, sino en el Estado de Colombia, al establecer, adicionalmente a la existencia de ajustes razonables y eventualmente la utilización de diseño universal para la prestación del servicio, las especificaciones con las que dichas medidas mínimas se deben implementar, lo cual redundará en garantías materiales de acceso al permitir que los usuarios cuenten con un servicio seguro y físicamente accesible.

En ese orden de ideas, la normatividad jurídica que se expuso sistemáticamente a lo largo del actual trabajo, protege el acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte masivo de pasajeros en Bogotá, de varias maneras y en distintas proporciones. Así, las normas superiores en la escala normativa indican expresamente y fundamentan el mandato de accesibilidad para las personas, el cual se desarrolla por las

demás normas, reforzando el mandato de protección y especificando las maneras en que se debe cumplir con la accesibilidad.

De igual manera, se resalta el rol que ha tenido la acción de tutela en relación al tema objeto de estudio del presente trabajo. A través de dicho mecanismo, el Juez Constitucional ha protegido el acceso de las personas con discapacidad al transporte público, en la medida en que acertadamente ha relacionado el acceso con el ejercicio de derechos fundamentales. Así, en lo que concierne a la materia objeto de estudio, la tutela ha cumplido realmente su objetivo, es decir, el de ser un eficaz y eficiente instrumento jurídico de amparo.

Así mismo, se resalta cómo la normatividad jurídica mencionada no tiene por campo exclusivo de aplicación a los vehículos que prestan el servicio, sino que también rige otros elementos que también hacen parte del servicio de transporte masivo, como lo son por ejemplo la infraestructura relacionada y afectada al mismo, la infraestructura conexa y la posibilidad de utilizar medios de apoyo para la locomoción al interior del sistema, al igual que apoyos económicos para la utilización del servicio. Así, jurídicamente, se da un desarrollo transversal en materia de eliminación o reducción de las diversas barreras que puedan afectar a las personas con discapacidad en diversos ámbitos frente al acceso al transporte público, las cuales van más allá de las barreras y físicas y pueden consistir por ejemplo en barreras actitudinales o económicas.

Ahora bien, resulta bastaste cuestionable el hecho de que la remisión normativa que se realiza en materia de mecanismos auxiliares de subida y bajada de los buses se haga hacia la NTC 5701:2009, toda vez que existe una versión más reciente de la misma, la NTC 5701:2014. En ese sentido, la expresa remisión realizada por la Resolución 3753, desde el comienzo se dio frente a una NTC que se encontraba desactualizada y la posterior Resolución

4200, la cual tuvo dentro de su motivación la existencia de la actualización de la NTC, no realizó la correspondiente remisión a la NTC vigente. En ese orden de ideas, si bien la NTC:2009 incluye importantes estipulaciones en materia de mecanismos auxiliares e incluye algunas frente a la existencia del espacio al interior de los buses, lo más sensato sería que la remisión normativa se realizara hacia la NTC más reciente o actualizada.

Sin embargo, el último comentario no debe interpretarse como contrario a la argumentación realizada a lo largo del presente trabajo, sino como una crítica constructiva frente al actuar del Ministerio de Transporte como cabeza del sector Transporte en el orden nacional, situación que no desvirtúa la sólida e importante protección de la que goza, desde el punto de vista eminentemente jurídico, el acceso de las personas con discapacidad al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

Por otro lado, el autor se permite dejar abierto el interrogante sobre la medida en la que real o materialmente existe accesibilidad en el transporte masivo de Bogotá para las personas con discapacidad en la ciudad de Bogotá. Lo anterior, toda vez que por la naturaleza y objeto de este trabajo, al igual que por la limitada extensión con la que se contó, la situación se ha analizado desde la perspectiva jurídica o formal. En ese orden de ideas, habiendo sido expuesto claramente cómo desde el punto de vista de la dogmática jurídica efectivamente se garantiza la accesibilidad para las personas con discapacidad, sería muy interesante complementar este conocimiento con la verificación material de la aplicación de todo el marco jurídico previamente mencionado en la prestación cotidiana del servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá.

## Anexos

### Anexo 1. Respuesta a derecho de petición de Transmilenio S.A., mayo 6 de 2019. Fase de implementación SITP.



Bogotá D.C., 06 de mayo de 2019

Señor,  
**DANIEL HERNAN FAJARDO RESTREPO**  
Ciudad

**Asunto:** Requerimiento recibido a través del SDQS con el número 921812019

Respetado, Señor Fajardo:

En atención a su comunicación, atentamente le informamos.

Lo primero que resulta importante aclarar, es la terminación unilateral de tres (3) concesiones que hacían parte de la Fase III del Sistema Integrado de Transporte Público y que atendían a las zonas de Perdomo, Fontibón y Suba Centro, así como el estado actual de los concesionarios SITP, que han afectado el desarrollo de los cronogramas de implementación planteados por el Ente Gestor, a pesar de los esfuerzos realizados en materia operacional; lo cual ha tenido un impacto directo en la prestación del servicio (programación de rutas, frecuencias, entre otras.)

Como consecuencia de lo anterior, el esquema de rutas provisionales definido en el Decreto 190 de 2015<sup>[1]</sup> surgió como un elemento transitorio de operación de la flota de vehículos de transporte público colectivo (TPC), y, puesto que se definió bajo una premisa de complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, es claro entonces, que su desmonte se debe dar en la medida que la cobertura del servicio ofrecida por las rutas a retirar pueda ser atendida por la red de servicios del SITP, en sus componentes zonal y troncal.

A partir de la situación anteriormente planteada, TRANSMILENIO S.A. contempló la necesidad de avanzar en el desarrollo de un plan estratégico el cual involucra aspectos técnicos, jurídicos y económicos que, en todo caso, tienen como principio minimizar el impacto generado en los usuarios del transporte público.

Las premisas básicas sobre las cuales se proyectó el plan estratégico son:

- *Ampliación y cobertura de prestación del servicio e integración tarifaria*
- *Estandarización de tipologías vehiculares y condiciones logísticas*

<sup>[1]</sup> Decreto 190 de 2015 "Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones"  
R-DA-005 Mayo 2017





- *Unificación de la imagen institucional del SITP*
- *Cumplimiento de la normativa de accesibilidad*
- *Tecnologías de cero a bajas emisiones*
- *Mejoramiento de la información al usuario*
- *Incorporación de equipamiento tecnológico para recaudo y seguridad*
- *Unificación de la política tarifaria*
- *Transformación empresarial*
- *Mejoramiento de la imagen de la ciudad*
- *Control de la operación*

*Entre las acciones que se están desarrollando en el plan estratégico se encuentran:*

- *Estructuración, desarrollo y adjudicación de un proceso licitatorio que busca garantizar la oferta de rutas bajo el sistema integrado en las zonas hoy desatendidas por la red de servicios del SITP.*
- *Negociación con los concesionarios de fase III de acuerdo a los lineamientos definidos en las mesas de trabajo*
- *Definición del Rediseño y de proceso de optimización denominado la Reingeniería del Sistema, la cual entre otros aspectos contempla la evaluación de una reestructuración integral de los servicios de la operación zonal con el fin de completar el tendido de red zonal actual, mejorar la pertinencia y calidad de las rutas operadas, aumentar la regularidad y puntualidad de las mismas, disminuir el tiempo de trayecto promedio de los usuarios, mejorar la repartición de carga entre diferentes componentes del sistema, adaptarlo a cambios futuros en la movilidad de la ciudad teniendo en consideración los proyectos de nuevas troncales, metro y otras infraestructuras evocadas en la operación troncal y contempladas dentro del Plan de Desarrollo 2016-2020 Bogotá mejor para todos.*

Es importante precisar que cada una de estas actividades involucra aspectos técnicos, jurídicos y financieros que deben ser evaluados de forma detallada.

Si bien las gestiones relacionadas con las mesas de negociación con los Concesionarios SITP ya se encuentran en ejecución, es claro que los servicios SITP asignados en el proceso licitatorio, sólo podrán implementarse una vez se realice la adjudicación respectiva y se cuente con la flota solicitada, lo cual se ha estipulado tenga lugar en el presente año, lo cual permitirá optimizar las frecuencias, ampliar la cobertura y en general mejorar la calidad de la prestación del servicio.

Así mismo, se proyecta que los cambios propuestos por la reingeniería del Sistema, se desarrollarán a lo largo del año 2019 y años siguientes.

R-0A-005 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX (57) 2203000  
FAX: (57) 3249670-60  
Código postal: 110271  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4823304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



TRANSMILENIO S.A., le reitera su compromiso de continuar en la búsqueda de alternativas que a partir de criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, permita atender de manera equilibrada las necesidades de transporte de los usuarios con criterios de calidad y eficiencia.

Cordialmente,  
TRANSMILENIO S.A.

R-0A-025 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX: (57) 2203000  
FAX: (57) 3249670-60  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

## Anexo 2. Respuesta a derecho de petición de Transmilenio S.A., mayo 3 de 2019. Categorización SITP.



Bogotá D.C., 03 de mayo de 2019

Señor,  
**DANIEL HERNAN FAJARDO RESTREPO**  
Ciudad

**Asunto:** Requerimiento recibido a través del SDQS con el número 906342019.

Respetado, Señor Fajardo:

En atención a su comunicación, atentamente le informamos.

### **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ SITP- SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO.**

Las primeras definiciones del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. - SITP- nacen en el Plan Maestro de Movilidad -PMM- para la Ciudad en el año 2006, adoptado por el Decreto Distrital 319 del mismo año, esbozando como su principal fin el procurar la mejora de la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital a través de planeación y el control de un transporte Público eficiente y sostenible:

#### ***"Artículo 13: Definición del sistema integrado de transporte público.***

*El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.*

*El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema." (Decreto Distrital 319 de 2006)*

Conforme lo anterior, el objetivo del PMM fue recogido y ampliado por el Decreto Distrital 309 de 2009, por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., (...); siendo resaltado el hecho que el SITP es el eje estructurante del Sistema de Movilidad, razón por la cual su desarrollo e implementación son una prioridad para la Ciudad:

R-OA-005 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX (57) 2203000  
FAX (57) 3249870-80  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



### **\*Artículo 2º- Eje Estructurante.**

*De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.”(Decreto Distrital 309 de 2009)*

Del mismo modo, entre sus principales lineamientos, el Decreto especificó el funcionamiento del SITP bajo un esquema Público - privado y un modelo de delegación de la operación por zonas de la Ciudad; siendo la prestación del servicio Público de transporte de pasajeros efectuada por los concesionarios quienes después de participar en los debidos procesos de licitación pública adquirieron el respectivo derecho y quienes se comprometen a cumplir lo estipulado en los respectivos contrato vigilados por la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- y por la Empresa TRANSMILENIO S.A. -TMSA-.

De acuerdo con el artículo quinto del citado decreto, los objetivos del SITP son:

*\* 1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.*

**2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.**

*3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.*

**4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.**

*5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.*

*6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros.*

*7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.*

*8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.*

R-OA-005 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 76  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX (57) 2203000  
FAX: (57) 3249670-60  
Codigo postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



*9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.” (Subrayado, negrilla y cursiva fuera del texto)*

Por su parte el artículo 11 de la norma en comentario indica:

**“.. Artículo 11º.- Modelo Operacional.** *El SITP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas jerarquizadas, la cual comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.*

Por otro lado, el artículo 27 del Decreto 309 de 2009 indicó que, continuarán rigiendo las disposiciones sobre transporte público colectivo contenidas en las normas nacionales y distritales sobre esta materia y el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio continuará con el criterio de prioridad establecido en el artículo 1 del Decreto Distrital 115 de 2003, hasta tanto entre en operación gradualmente en cada zona el SITP y se revocuen los permisos de operación del transporte público colectivo vigentes.

Conforme las definiciones anteriores y en concordancia con el artículo 2.2.1.2.1.2. del decreto único reglamentario del sector transporte 1079 de 2015, que define el transporte masivo de pasajeros como *el “servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización” el SITP es un sistema masivo de pasajeros.*

Por su parte, el servicio de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros, *“es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta 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 esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.”*<sup>1</sup>

Y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como *aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.”*

<sup>1</sup> Decreto 170 de 2001, artículo 6  
R-0A-055 Mayo 2017





TRANSMILENIO S.A., le reitera su compromiso de continuar en la búsqueda de alternativas que a partir de criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, permita atender de manera equilibrada las necesidades de transporte de los usuarios con criterios de calidad y eficiencia.

Cordialmente,  
TRANSMILENIO S.A.

R-OA-025 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX: (57) 2203000  
FAX: (57) 2249670-60  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

**Anexo 3. Respuesta a derecho de petición de Transmilenio S.A., mayo 6 de 2019.  
Cantidad de buses.**



Bogotá D.C., 06 de mayo de 2019

Señor,  
**DANIEL HERNAN FAJARDO RESTREPO**  
Ciudad

**Asunto:** Requerimiento recibido a través del SDQS con el número 921912019

Respetado, Señor Fajardo:

En atención a su comunicación, atentamente le informamos.

*"amablemente solicito me sean informadas tanto la cantidad de rutas, como de vehículos que hacen parte de la flota, para cada uno de los siguientes servicios del SITP: 1. Troncal, 2. Urbano, 3. Alimentador, 4. Especial y 5. Complementario."*

**Tabla 1. Buses asignados alimentadores y troncales.**

TIPOLOGIA	FLOTA VINCULADA
ALIMENTADOR (50)	76
ALIMENTADOR (80)	748
ARTICULADO	1429
BIARTICULADO	359
PADRON DUAL	261
<b>Total, general 26-4-19</b>	<b>2873</b>

Fuente: **TRANSMILENIO S.A.**

**Tabla 2. Buses asignados Urbano, Complementario y Especial**

TIPOLOGIA	FLOTA VINCULADA
URBANO	5496
COMPLEMENTARIO	134

R-OA-005 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Esmeralda - Torre 1 Piso 5  
PBX (57) 2203000  
FAX: (57) 3249670-80  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ESPECIAL	15
----------	----

Fuente: **TRANSMILENIO S.A.**

TRANSMILENIO S.A., le reitera su compromiso de continuar en la búsqueda de alternativas que a partir de criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, permita atender de manera equilibrada las necesidades de transporte de los usuarios con criterios de calidad y eficiencia.

Cordialmente,  
TRANSMILENIO S.A.

R-OA-025 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5  
PBX: (57) 2203000  
FAX: (57) 3249670-60  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

## Anexo 4. Respuesta a derecho de petición de Transmilenio S.A., mayo 21 de 2019. Cantidad de buses servicio urbano.



Daniel Fajardo [REDACTED]@gmail.com>

### Respuesta Definitiva

avisoinformativo\_edqs@alcaldiabogota.gov.co <avisoinformativo\_edqs@alcaldiabogota.gov.co>  
Para: [REDACTED]@gmail.com

21 de mayo de 2019, 09:51

Asunto: Respuesta Definitiva

Petición No. 1072032019 Bogotá Te Escucha - Sistema Distrital de Quejas y Soluciones

TRANSMILENIO S.A  
Canal: WEB Respuesta Definitiva

Respetado (a) señor (a)

TRANSMILENIO S.A., agradece su interés en el uso del Sistema. En atención a su comunicación le informamos que respecto a los vehículos accesibles que se encuentran vinculados al SITP (componente urbano), con corte del 15 de mayo de 2019 se encuentran vinculados 5633 buses, de los cuales 964 buses cuentan con accesibilidad (413 con elevador y 551 de entrada baja) para personas en silla de ruedas, lo que corresponde al 17,11% de la flota vinculada. Finalmente, TRANSMILENIO S.A., le reitera su compromiso de continuar en la búsqueda de alternativas que a partir de criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, permita atender de manera equilibrada las necesidades de transporte de los usuarios con criterios de calidad y eficiencia.

Para acceder a Bogotá Te Escucha - Sistema Distrital de Quejas y Soluciones y consultar la respuesta a esta petición, puede ingresar al portal [www.bogota.gov.co](http://www.bogota.gov.co) en el enlace Quejas y Reclamos o si lo prefiere, directamente en <http://bogota.gov.co/sdsqs/> Recuerde hacerlo con su usuario y contraseña previamente asignado y enviado desde Bogotá Te Escucha a su correo electrónico. Una vez ingrese, ir al módulo: "atención y buscar petición", luego filtrar por la opción deseada y consultar ver detalle en la hoja de ruta.

Esperamos haber dado respuesta satisfactoria a su inquietud que es muy valiosa para nosotros, en este esfuerzo de crear una Bogotá mejor para todos y fortalecer la interlocución de la Administración Distrital con los habitantes de nuestra ciudad.

Los mensajes que se envían desde este correo electrónico se generan como respuesta automática a las actividades realizadas en la atención de la petición por parte de la Entidad Distrital que tiene a cargo la evaluación y/o trámite de la petición. Por favor, no responder por este medio sino a través de Bogotá Te Escucha - Sistema Distrital de Quejas y Soluciones.

**AVISO IMPORTANTE:** Este correo es enviado desde Bogotá Te Escucha como respuesta automática en el registro, clasificación y/o atención de su petición. Por favor, no responder a esta dirección de correo, ya que no es revisada por ningún usuario funcionario.

La información aquí contenida es para uso exclusivo de la persona o entidad de destino. Está estrictamente prohibida su utilización, copia, descarga, distribución, modificación y/o reproducción total o parcial, sin el permiso expreso de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, pues su contenido puede ser de carácter confidencial y/o contener material privilegiado. Si usted recibe esta información por error, por favor contacte en forma inmediata a quien la envió, borre este material de su computador y absténgase de usarlo, copiarlo o divulgarlo. La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá es responsable por la información contenida en esta comunicación, el director responsable es quien la firma o el autor de la misma. Conozca nuestra política de protección de datos personales, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1581 de 2012 en: <http://secretariageneral.gov.co/transparencia/mecanismos-estructurales/proteccion-datos-personales>

## Anexo 5. Respuesta a derecho de petición de Transmilenio S.A., mayo 6 de 2019. SITP provisional.



Bogotá D.C., 06 de mayo de 2019

Señor,  
**DANIEL HERNAN FAJARDO RESTREPO**  
Ciudad

**Asunto:** Requerimiento recibido a través del SDQS con el número 921972019

Respetado, Señor Fajardo:

En atención a su comunicación, atentamente le informamos.

**1- Porcentaje de rutas que dentro del SITP es cubierto por el SITP Provisional**

El porcentaje de rutas operadas por el SITP provisional es del 32.30%

**2- Buses en operación del SITP Provisional.**

El SITP Provisional cuenta con un total de 4.554 vehículos habilitados.

**3- Buses del SITP Zonal**

5496

TRANSMILENIO S.A., le reitera su compromiso de continuar en la búsqueda de alternativas que a partir de criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, permita atender de manera equilibrada las necesidades de transporte de los usuarios con criterios de calidad y eficiencia.

Cordialmente,  
TRANSMILENIO S.A.

R-0A-005 Mayo 2017

Avenida El Dorado No. 69 - 78  
Edificio Esmeralda - Torre 1 Piso 5  
PBX (57) 2203000  
FAX: (57) 3249870-80  
Código postal: 111071  
www.transmilenio.gov.co  
Información: línea 4623304



**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

## Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). Artículo 8.3.3.1.7. *Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.* [Decreto 319 de 2006]. DO: 3596.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2007). Artículos 27 y 29. *Por el cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital.* [Decreto 470 de 2007]. DO: 3855.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2009). Artículos 1, 3, 7, 8, 12 y 19. *Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones.* [Decreto 309 de 2009]. DO: 4249.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2012). *Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad.* [Decreto 429 de 2012]. Recuperado de: [https://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/decreto\\_429\\_de\\_2012\\_.pdf](https://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/decreto_429_de_2012_.pdf).

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2018). Artículo 11. *Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones.* [Decreto 552 de 2018]. Recuperado de: [https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/decreto\\_552\\_de\\_2018\\_mraeep.pdf](https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/decreto_552_de_2018_mraeep.pdf).

Berghs, M., Atkin, M. Graham, M. (2016). Implications for public health research of models and theories of disability: a scoping study and evidence synthesis. *Public Health Research*, No. 4.8. Recuperado de: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK378951/>.

Carreño, A. (2015). *Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP*. (Tesis Maestría en Derecho, Universidad Nacional de Colombia). Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/49986/1/1098654844.2015.pdf>.

Congreso de la Republica de Colombia. (2013). Artículos 1, 2, 14 y 15. *Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad*. [Ley Estatutaria 1618 del 2013]. D.O: 48.717.

Congreso de Colombia. (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"*. [Ley 74 de 1968]. D.O: 32.682.

Congreso de Colombia. (1972). *Por medio de la cual se aprueba la convención americana sobre derechos humanos "Pacto de San José de Costa Rica", firmado en San José, Costa Rica el 22 de noviembre de 1969*. [Ley 16 de 1972]. D.O: 33.780.

Congreso de Colombia. (1996). *Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador", suscrito en San Salvador el 17 de noviembre de 1988*. [Ley 319 de 1996]. D.O: 42.884.

Congreso de Colombia. (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)*. [Ley 762 de 2002]. D.O: 44.889.

Congreso de Colombia. (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.* [Ley 1346 de 2009]. D.O: 47.427.

Congreso de la Republica de Colombia. (1996). Artículos 1, 3, 4, 5 y 27. *Estatuto General de Transporte.* [Ley 336 de 1996]. D.O: 42.948.

Congreso de la Republica de Colombia. (1996). Artículo 3. *Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.* [Ley 105 de 1993]. D.O: 41.158.

Congreso de la Republica de Colombia. (1997). Artículos 1, 43, 44, 46, 47, 48, 53 y 55. *Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación <en situación de discapacidad> y se dictan otras disposiciones.* [Ley 361 de 1997]. D.O: 42.978.

Congreso de la Republica de Colombia. (2009). Artículo 6. *Por medio de la cual se establecen lineamientos de Política Pública Nacional para las personas que presentan enanismo y se dictan otras disposiciones.* [Ley 1275 de 2009] D.O: 47.223.

Congreso de Colombia. (1998). *Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones.* [Ley 472 de 1998]. D.O: 43.357.

Concejo de Bogotá. (2011). Artículo 3. *Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital.* [Acuerdo 463 de 2011]. D.O: 4575.

Consejo de Estado, Sala Contencioso Administrativo, Sección Primera. (26 de mayo de 2011). Sentencia 25000-23-25-000-2006-00376-01. [CP María Claudia Rojas Lasso].

Consejo de Estado, Sala Contencioso Administrativo. (8 de octubre de 2013). Sentencia 08001-33-31-003-2007-00073-01. [CP Enrique Gil Botero].

Constitución Política de Colombia. [Const]. (1886). Artículo 76. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826862>.

Constitución Política de Colombia. [Const]. (1991). Artículos 2, 4, 12, 13, 24, 47, 54, 68, 88, 93, 150, 230, 241 y 322. Recuperado de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html).

Corte Constitucional de Colombia, Sala Tercera de Revisión. (1992). Sentencia T-518. [MP José Gregorio Hernández Galindo].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Segunda de Revisión. (1992). Sentencia T-604. [MP Eduardo Cifuentes Muñoz].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (1997). Sentencia SU-257. [MP José Gregorio Hernández Galindo].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Tercera de Revisión. (2002). Sentencia T-595. [MP Manuel José Cepeda Espinosa].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (2010). Sentencia C-885. [MP María Victoria Calle Correa].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (2011). Sentencia C-879. [MP Humberto Antonio Sierra Porto].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (2011). Sentencia C-439. [MP Juan Carlos Henao Pérez].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (2012). Sentencia C-606. [MP Adriana María Guillén Arango].

Corte Constitucional de Colombia, Sala Plena. (2015). Sentencia C-458. [MP Gloria Stella Ortiz Delgado].

Corte Constitucional, Sala Tercera de Revisión. (2015). Sentencia T-708. [MP Luis Guillermo Guerrero Pérez].

Corte Constitucional, Sala Primera de Revisión. (2016). Sentencia T-708. [MP María Victoria Calle Correa].

Corte Constitucional de Colombia. Sala Octava de Revisión. (2018). Sentencia T-257. [MP José Fernando Reyes Cuartas].

Cuevas, A. (2016). *Los medios de transporte que han usado los ciudadanos en Bogotá a lo largo de la historia*. Alcaldía de Bogotá. Recuperado de Recuperado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/los-medios-de-transporte-que-han-usado-los-ciudadanos-en-bogota-lo-l>.

Espitia, L. y Padilla-Muñoz, A. (2015). La accesibilidad de las personas con discapacidad física en Colombia: una problemática que va más allá de la simple consagración normativa. *Estudios de Derecho*. 72 (160), Pág. 191. DOI: 10.17533/udea.esde.v72n160a08.

Esquivel, R. (1996). *Sociedad y transporte urbano en Bogotá 1865-1950, Memoria y Sociedad*. 1(2), Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado de: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/7599>.

Fedesarrollo. (2013). La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia, una reforma en transición. P. 1. Recuperado de: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/175/La%20integracion%20de%20los%20sistemas%20de%20transporte%20urbano%20en%20Colombia%20-%20Findeter.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Ferrer, M. y Oberto, A. (2014). La discapacidad desde las fronteras de la normatividad Venezolana, *Revista sociológica del pensamiento crítico*. Vol. 8 (2). Recuperado de: [http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/1344/Art\\_FerrerMA\\_Ladiscapacidad\\_2014.pdf?sequence=1](http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/1344/Art_FerrerMA_Ladiscapacidad_2014.pdf?sequence=1).

García, D. (2015). La metodología de la investigación jurídica en el siglo XXI. En W. Godínez, y J. García (Ed). *Metodologías: Enseñanza e investigación jurídicas*. (pp. 449-467). Ciudad de México, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación. (2007). Numerales 5.13, 5.2.2.1.3, 5.2.2.5. *Vehículos para el Transporte Urbano Masivo de Pasajeros. Parte 3: Autobuses Convencionales*. [Norma Técnica 4901-3].

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación. (2009). Numerales 5.2, 5.2.1, 5.2.1.1, 5.2.1.2, 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.1.5, 5.2.4.1, 5.2.4.1.1 y 5.2.4.1.2. *Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de nueve pasajeros más conductor*. [Norma Técnica 5701].

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación. (2012). *Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo Gráfico. Características Generales*. [Norma Técnica 4139]. Recuperado de: <http://www.mincit.gov.co/ministerio/ministerio-en-breve/docs/4139.aspx>.

Ministerio de Salud y Protección Social. (2019). *Sala situacional de las Personas con Discapacidad*.

Recuperado de:

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/sala-situacion-discapacidad.pdf>.

Ministerio de Transporte. (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*.

[Decreto 1660 de 2003]. Recuperado de:

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=197>.

Ministerio de Transporte. (2008). *Por la cual se adoptan unas medidas en materia de accesibilidad a los sistemas de transporte público masivo municipal, distrital y metropolitano de pasajeros*. [Resolución 4659 de 2008]. Artículos 1, 2 y 3. D.O: 47.169.

Ministerio de Transporte. (2015). *Por la cual se expide el reglamento técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones*. [Resolución 3753 de 2015]. D.O: 49.657.

Ministerio de Transporte. (2016). *Por la cual se modifica y adiciona la Resolución 3753 de 2015 y se dictan otras disposiciones*. [Resolución 4200 de 2016]. D.O: 50.022.

Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (2018). *El Teletrabajo se consolida en Colombia con más de 122.200 trabajadores remotos*. Recuperado de: <https://www.mintic.gov.co/portal/604/w3-article-76057.html>.

Observatori de la Discapitat Física. (s.f). *La discapacidad física: ¿qué es y qué tipos hay?*. Recuperado de: <https://www.observatoridiscapitat.org/es/la-discapacidad-fisica-que-es-y-que-tipos-hay>.

Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General. (1946). Artículos 13, 21, 23, 25, 26 y 27. *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Recuperado de: [https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/spn.pdf](https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf).

Organización de las Naciones Unidas. (1966). Artículos 6, 12, 13 y 15. *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. Recuperado de: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx>.

Organización de las Naciones Unidas. (1966). *Artículo 25*. Pacto Internacional de Derechos civiles y Políticos. Recuperado de: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx>.

Organización de las Naciones Unidas. (2006). Artículos 1, 2, 3, 9, 19, 20, 24, 25, 27, 29 y 30. *Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad*. Recuperado de: <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas. (2006). *Declaración Universal de Derechos Humanos*. Artículos 13, 21, 23, 25, 26 y 27. Recuperado de: <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>.

Organización de las Naciones Unidas, Consejo Económico y Social. (2010). *Observación general N° 21, Derecho de toda persona a participar en la vida cultural (artículo 15, párrafo 1 a), del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*). Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2012/8793.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas. (2013). *La Carta Internacional de Derechos Humanos*. Recuperado de: <https://www.un.org/es/rights/overview/charter-hr.shtml>.

Organización de las Naciones Unidas, Enable. (2019). *Signatarios y ratificaciones de la Convención y del Protocolo Facultativo*. Recuperado de: <https://www.un.org/spanish/disabilities/countries.asp?navid=18&pid=578#F>.

Organización de los Estados Americanos. (1969). Artículo 23. *Convención Americana sobre Derechos Humanos*. Recuperado de [http://www.hchr.org.co/documentoseinformes/documentos/html/pactos/conv\\_americana\\_de\\_rechos\\_humanos.html](http://www.hchr.org.co/documentoseinformes/documentos/html/pactos/conv_americana_de_rechos_humanos.html).

Organización de los Estados Americanos. (1988). Artículos 6, 10, 13, 14 y 18. *Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales "Protocolo de San Salvador"*. Recuperado de <https://www.cidh.oas.org/Basicos/basicos4.htm>.

Organización de los Estados Americanos. (1999). Artículos 2 y 3. *Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad*. Recuperado de <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>.

Organización Mundial de la Salud. (2001). *Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud*. Recuperado de [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43360/9241545445\\_spa.pdf;jsessionid=256396B2D3F81EF55E5DDE5DDCACB8BD?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43360/9241545445_spa.pdf;jsessionid=256396B2D3F81EF55E5DDE5DDCACB8BD?sequence=1).

Padilla-Muñoz, A. (2010). Discapacidad: contexto, concepto y modelos. *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, (16). P. 402. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=82420041012>.

Padilla-Muñoz, A. y Durán, J. (2014). *El derecho a la accesibilidad: un estudio con aproximación empírica y advocacy como mecanismo paralelo a la normatividad*. Bogotá, Colombia: Arcángeles. P. 18, 84 y 87.

Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Recuperado de <https://www.cermi.es/sites/default/files/docs/colecciones/Elmodelosocialdediscapacidad.pdf>.

Parra, C. (2010). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: antecedentes y sus nuevos enfoques. *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional* (16). P. 362 y 371. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/ilrdi/n16/n16a11.pdf>.

Pérez, L. (2010). Discapacidad, Derecho y Políticas de Inclusión. *Comité Español de representantes de personas con discapacidad CERMI*. Recuperado de <http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/3911/Discapacidad%2c%20derecho%20y%20pol%C3%ADticas%20de%20inclusi%C3%B3n.pdf?sequence=1&rd=0031924061802413>

Presidencia de la República. (1997). Artículo 3. *Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación*. [Decreto 3109 de 1997]. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjurMantenimiento/normas/Norma1.jsp?i=3332>.

Presidencia de la República y Ministerio de Transporte. (2015). Artículos 2.2.1.2.1.1.1, 2.2.1.2.1.2, 2.2.1.2.1.1.3, 2.2.1.2.1.2.1, 2.2.1.2.1.2.2, 2.2.1.2.1.2.7, 2.2.1.2.1.3, 2.2.7.1, 2.2.7.2, 2.2.7.2.2, 2.2.7.3, 2.2.7.4.1, 2.2.7.4.2, 2.2.7.4.3, 2.2.7.5, 2.2.7.8.3, 2.2.7.9.1, 2.2.7.9.2, 2.2.7.9.5, 2.2.7.9.6. *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*. [Decreto 1079 de 2015]. D.O: 49.523.

Presidencia de la República de Colombia y Ministerio de Vivienda, Ciudad y territorio. (2015). Artículos 2.2.1.1, 2.2.3.4.1.1 y 2.2.3.4.2.1. *Por medio del cual se expide el Decreto Único*

*Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*. [Decreto 1077 de 2015]. D.O: 49.523.

Prieto, P. (2018). *Entre rieles y asfalto. Bogotá, transporte y vida urbana: 1938-1954*. Universidad Javeriana (85), 70. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n85/0120-4807-unih-85-00059.pdf>.

Recaudo Bogotá S.A.S. (2019). *Preguntas Frecuentes tullave plus*. Recuperado de: <https://discapacidad.rbsas.co/faq/>.

Sánchez, M. (2011). La metodología en la investigación jurídica: características peculiares y pautas generales para investigar en el derecho. *Revista Telemática de Filosofía del Derecho*. (14), 317-358. Recuperado de: <http://www.rtf.d.es/numero14/11-14.pdf>.

Tantaleán. (2016). Tipología de las investigaciones jurídicas. *Derecho y Cambio Social*. (43). Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5456267.pdf>.

Transmilenio S.A. (s.f). *Glosario*. Recuperado de: <https://www.sitp.gov.co/glosario/b/>.

Transmilenio S.A. (2019). *Abecé del TransMiCable*. Recuperado de: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151067/abece-de-transmicable>.

Transmilenio S.A. (2019). *El SITP, Información General*. Recuperado de [https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40075/informacion\\_general](https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40075/informacion_general).

Transmilenio S.A. (2019). *El SITP, Servicios*. Recuperado de: [https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40571/servicios\\_del\\_sitp/](https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40571/servicios_del_sitp/).

Transmilenio S.A. (2019). *Historia del Transmilenio*. Recuperado de <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio>.

Transmilenio S.A (2019). *TransMiCable abre sus puertas*. Recuperado de:  
<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151081/transmicable-abre-sus-puertas/>.

Universidad del Rosario. (s.f). *Pedagogía Electoral*. Recuperado de  
<http://www.urosario.edu.co/observatorio-legislativo/pedagogia-electoral/>.

Victoria, J. (2013). El modelo social de la discapacidad: una cuestión de derechos humanos. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 46 (138), 1093-1109. Recuperado de:  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0041-86332013000300008&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332013000300008&lng=es&tlng=es).