



**ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: UNA APROXIMACIÓN AL MASIVO INTEGRADO DE OCCIDENTE (MIO) EN SANTIAGO DE CALI, 2008-2020**



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES  
MAESTRÍA EN DERECHOS HUMANOS Y CULTURA DE PAZ  
SANTIAGO DE CALI, FEBRERO 13 DE 2023**

**ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: UNA  
APROXIMACIÓN AL MASIVO INTEGRADO DE OCCIDENTE (MIO) EN SANTIAGO  
DE CALI, 2008-2020**

**ESTUDIANTE  
MARÍA ISABEL PINEDA RAMÍREZ**

**DIRECTOR  
RAFAEL FERNANDO DE ASIS ROIG**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES  
MAESTRÍA EN DERECHOS HUMANOS Y CULTURA DE PAZ  
SANTIAGO DE CALI, FEBRERO 13 DE 2023**

ARTICULO 23 de la Resolución No.  
13 del 6 de Julio de 1946, del  
Reglamento de la Pontificia  
Universidad Javeriana.

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de Tesis. Solo velará porque no se publique nada contrario al dogma y la moral católica y porque las Tesis no contengan ataques o polémicas puramente personales; antes bien, se vea en ellas el anhelo de buscar la Verdad y la Justicia”.

Nota de Aceptación

---

---

---

---

---

Rafael Fernando de Asís Roig  
Director/a Trabajo de Grado

---

XXXX  
Evaluador/a

---

XXXXX  
Evaluador/a

Santiago de Cali, febrero 13 de 2023

## Tabla de Contenido

Agradecimientos.....	7
Consideraciones Éticas.....	8
Tabla de abreviaciones.....	9
Introducción.....	10
Objetivos.....	15
Metodología.....	15
Estado del Arte.....	17
Definiciones.....	19
1. Supuestos Para Una Aproximación Interdisciplinaria a la Movilidad de las Personas con Discapacidad en el SITM-MIO.....	21
2. Políticas Públicas con Enfoque Sobre Personas con Discapacidad.....	23
2.1 Modelos Utilizados para el Planteamiento de Políticas Públicas para Personas con Discapacidad.....	24
3. Marco Normativos con Enfoque en Personas con Discapacidad: Colombia, España, México, Chile y Argentina.....	27
3.1 Marco Normativo Internacional.....	28

3.2	Normativa Colombiana.....	30
3.3	Marco Normativo España.....	34
3.4	Marco Normativo México.....	36
3.5	Marco Normativo Chile.....	38
3.6	Marco Normativo Argentina.....	41
4.	Sistemas Integrados de Transporte Masivo en el Mundo.....	43
4.1	Madrid: EMT-Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A.....	44
4.2	Ciudad de México: Metrobús-Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México.....	46
4.3	Santiago de Chile: Red Metropolitana de Movilidad (Red).....	48
4.4	Buenos Aires-Metrobus (Colectivos).....	51
4.5	SITM-MIO Frente a otros SITM.....	53
5.	Análisis de planteamientos en materia de movilidad y accesibilidad para las personas con discapacidad en los Planes de Desarrollo Municipales de Santiago de Cali, 2008-2020.....	56
5.1	Para Vivir la Vida Dignamente 2008-2011-Jorge Iván Ospina.....	59
5.2	CaliDA-Una Ciudad Para Todos-2012-2015-Rodrigo Guerrero Velasco.....	63
5.3	Cali Progresa Contigo 2016-2019-Maurice Armitage Cadavid.....	66
5.4	Cali Unida Por La Vida 2020-2023-Jorge Iván Ospina.....	70
6.	Resultados y Discusión .....	71
	Referencias.....	77
	Tabla de Figuras.....	91

Tabla de Fotografías.....	92
Tablas.....	94

## **Agradecimientos**

Agradezco a Dios por darme sabiduría, salud y fuerza para sacar adelante este proyecto, a mis padres por su incansable apoyo y amor que han contribuido a mi desarrollo profesional y personal, a mis hermanos y hermanas por enseñarme a poner mi conocimiento al servicio de los demás. Pero especialmente, a las personas con discapacidad que he conocido a lo largo de este proceso, quienes, con su lucha por encajar en una sociedad con una infraestructura no pensada para ellos, han sido mi inspiración para realizar este trabajo.

Por último, a la universidad, por brindarme las herramientas e inspirarme a pensar en quienes necesitan que su voz sea escuchada.

*A todos, mil gracias*

*María Isabel Pineda Ramírez*

### **Consideraciones Éticas**

Este trabajo de investigación ha sido realizado bajo consideraciones éticas, que no transgreden las normas de la universidad, ni los derechos de los involucrados en su elaboración. Lo aquí consignado en el mismo es de autoría personal, y lo que para lo que no lo es, se ha reconocido a los dueños de las ideas. Al actuar dentro de una sociedad que posee normas éticas y jurídicas, este trabajo ha sido desarrollado de manera honesta, justa y respetuosa de las demás personas. Reconociendo, que los actores del mismo son una población considerada minoría y, que ha tenido múltiples dificultades a lo largo del tiempo. Por ello, se debe actuar con responsabilidad y ética. Igualmente, en el ejercicio de su profesión, la autora de este trabajo de investigación asume la responsabilidad plena de sus actos y las consecuencias de los mismos, para con las personas o instituciones con las cuales actuará. Por último, es responsabilidad de la autora evitar presiones de tipo personal, social, organizacional, económico o político que puedan llevar a una utilización indebida del producto de su proceso investigativo.

**Tabla de abreviaciones**

CDPC	Convención Sobre Los Derechos de las Personas con Discapacidad
C.P.	Constitución Política
DAPM	Departamento Administrativo de Planeación Municipal
MIO	Masivo Integrado de Occidente
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OSC	Organizaciones de la Sociedad Civil
PCD	Personas Con Discapacidad
PDDM	Plan De Desarrollo Municipal
P.P.	Políticas Públicas
SITM	Sistema Integrado de Transporte Masivo

## Introducción

Una sociedad que garantiza los derechos de los más vulnerables es una sociedad que garantiza los derechos para todos. La inclusión de las Personas con Discapacidad (PCD) en los Planes de Desarrollo Municipal (PDDM) responde a hacer concreto el cumplimiento de los derechos humanos para una población dentro de un territorio independientemente de sus características. De acuerdo con el Boletín Poblacional publicado en diciembre de 2020 por el ministerio de salud y protección social, el 2.6% de la población colombiana presenta algún tipo de discapacidad. Santiago de Cali concentra el 4.2% del total de personas con discapacidad registradas en el país (1.319.049), con una cifra de 55.454 inscritas en el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD), de las cuales 42.724 se encuentran afiliadas al Sistema de Seguridad Social en Salud. Las PCD requiere de una atención especial del estado para que este les garantice sus derechos constitucionales mediante la atención a sus necesidades de libre acceso a los bienes y servicios que el resto de la población goza (ONU, 2006).

Este ensayo se propone analizar que tanto se ha avanzado en la inclusión de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte-Masivo Integrado de Occidente (SIT-MIO) desde el marco legal y los PDDM; pasando por la ejecución concreta de obras de infraestructura que evidencien inclusión para las PCD en la ciudad de Santiago de Cali, como realización concreta de garantía y respeto de los derechos humanos para una minoría muchas veces no tenida en cuenta en dichos planes. La pregunta fundamental a la que se tratará de dar respuesta en este trabajo es: ¿Ha sido el SITM-MIO una respuesta a la normativa internacional, nacional y regional para la inclusión de las PCD y, ha sido su implementación una herramienta de movilidad efectiva para las personas con discapacidad en Santiago de Cali durante los últimos 12 años?

Nuestro punto de partida es definir los principios para una aproximación interdisciplinaria a la movilidad para PCD que sea considerada un elemento esencial que manifiesta la realización de los derechos humanos universales para una población vulnerable. En este sentido, las PCD son entendidas como un grupo poblacional minoritario de personas que presentan limitaciones físicas, mentales, intelectuales y/o sensoriales a corto, mediano y largo plazo, quienes, al interactuar con el entorno, encuentran diferentes barreras que impiden su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con los demás ciudadanos. En Santiago de Cali, Valle del Cauca, Colombia, el acceso inclusivo al MIO, es una política que la administración pública junto con los operadores privados del sistema, han tratado de implementar para brindar a los usuarios con discapacidad el acceso inclusivo y universal a los espacios públicos donde se presta el servicio de transporte. En condiciones regulares, teóricamente, no existen impedimentos para acceder y utilizar el servicio de transporte público por parte de las PCD. La realidad, como lo veremos a lo largo del desarrollo de este ensayo, nos dice otra cosa.

Igualmente, exploramos la implementación del SITM-MIO a la luz de la legislación colombiana y las convenciones internacionales sobre los derechos de las PCD y analizamos si las garantías de accesibilidad universal implementadas en el SITM-MIO en su modalidad de buses articulados, padrones y alimentadores cumplen con los mandatos de dichos organismos, colocando de manifiesto el incumplimiento de las políticas de inclusión social para las PCD de la ciudad y la región al no haber sido tenidas en cuenta durante el diseño del sistema, y en los planteamientos de política pública, planes de desarrollo municipal, normatividad e infraestructura específica, haciendo que la inclusión de las PCD en el SITM-MIO sea aún un ideal y no una realidad cumplida, especialmente, cuando se compara el SITM-MIO con otros sistemas de la región y Europa como será ilustrado a lo largo de este trabajo.

Dada su condición multiétnica, pluricultural y de destino para la inmigración interna por causa del conflicto armado, Santiago de Cali es una ciudad que enfrenta desafíos sociales profundos que requieren mucho más que la buena voluntad de todas las fuerzas gubernamentales, sociales y privadas ya que, atender las necesidades de las PCD, aunque una prioridad, no es una urgencia, comparada con los otros muchos desafíos que requieren atención inmediata para los entes del gobierno municipal y regional. Esta situación, que no es una excusa para las administraciones de invertir en la adecuación del SITM-MIO para acoger y acomodar a las PCD, si es un factor limitante que constriñe la implementación plena de la normativa internacional, nacional y local para las PCD en el SITM-MIO.

En segundo lugar, abordamos brevemente los principios sobre los que se fundamentan las políticas públicas para PCD en lo que se refiere a diseño y accesibilidad a medios de transporte. Igualmente, exploramos los modelos para planteamientos de Políticas Públicas para PCD, lo que permite sentar las bases para la caracterización de los marcos legales que regulan la articulación de políticas públicas para PCD. Destacamos el trabajo de Agustina Palacios, quien, a nuestro parecer, elabora una descripción comprensiva de los diferentes modelos históricos de las respuestas a las PCD, y los ponen al centro del discurso en la formulación, diseño, crítica e implementación de políticas pública para PCD, en este caso, accesibilidad a SITM. De esta forma, la movilidad de las PCD, entendida como el traslado y retorno de punto A al punto B y viceversa es ampliada a una comprensión integral de la movilidad de las PCD como un facilitador de acceso a la realización de otros derechos y garantías que les permitan vivir una vida plena y digna sin limitantes tanto en el acceso a los medios de transporte como a disfrutar de otros derechos (como al trabajo, la salud, la recreación y esparcimiento, etc.) y, donde las administraciones, comprendan que la movilidad junto a las garantías para las PCD van más allá de proveer una señalética y estructuras de concreto, y, que la inclusión de la población de PCD es el trampolín hacia una cultura inclusiva y humana que está a la altura de los desafíos de una población que día a día aumenta en nuestra ciudad. En este sentido, se debe reconocer que la infraestructura de las estaciones y las terminales del SITM-MIO, así como también los buses

alimentadores, padrones y articulados, responden a las demandas de inclusión de las PCD; no obstante, los problemas de inclusión de las PCD en el SITM-MIO pasan por la frecuencia de rutas, cobertura territorial y gratuidad para las PCD, entre otros, que aún no son una realidad en Santiago de Cali. Presentaremos la experiencia de SITM en otros países, lo que nos permitirá sacar conclusiones de que tan avanzado está Santiago de Cali con respecto a otras experiencias.

Las PCD, aunque son una minoría, son sujetos de los mismos derechos de movilidad que tiene el resto de la población, y desde los ámbitos públicos y privados se debe propender por facilitar la realización efectiva de los mismos, de tal forma que su realización sea una conquista diaria y un esfuerzo articulado mediante la comprensión y la subsanación integral de las necesidades de acceso a los sistemas de transporte de las PCD. En este contexto, destacamos como desde la administración municipal se ha llevado a cabo la implementación de la Política Pública de Atención a la Discapacidad, aprobada mediante el Acuerdo Municipal 0382 de 2014 y al Plan Indicativo de Atención a la Discapacidad en el Municipio de Santiago de Cali. Igualmente, al prestar atención al requerimiento de la Ley 361 de 1997, el cual establece en su Artículo 4 que las administraciones municipales juntamente con otros actores deben prevenir, brindar cuidados médicos y psicológicos, habilitación y rehabilitación adecuadas, educación apropiada, la orientación, integración laboral y garantizar el ejercicio de los derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para la completa realización personal y la total integración social de las personas en esta situación. La relevancia de este análisis está sustentada en los logros alcanzados, las ejecuciones presupuestales y de inversión social, que si bien, aún no son suficientes en la actualidad, da las pautas para que las banderas de inclusión sean parte del debate público dada la voluntad política donde las PCD deben tener una sola voz ante los estamentos legislativos y ejecutivos del gobierno municipal. Los Planes, programas y proyectos municipales durante el periodo 2008 a 2020 han propendido que el MIO sea la respuesta a las necesidades de transporte público de la ciudad y, al mismo tiempo, se han perfilado programas, proyectos e inversiones para hacer de este sistema un ejemplo de inclusión y accesibilidad desde ese

entonces. No obstante, el MIO presentemente (noviembre de 2022) no garantiza ni siquiera a la población regular el acceso completo al sistema, por diversos factores no sujetos de análisis en este ensayo, y mucho menos, a las PCD. La movilidad, libre y sin obstáculos, dentro de un territorio es un elemento fundamental en la comprensión de los Derechos Humanos de las PCD. Ampliar la visión de las necesidades de movilidad de las PCD como un grupo poblacional dentro de un territorio, las cuales no se tratan simplemente de “ayudas”, sino del desarrollo de un entorno adecuado y dispuesto para su realización en todos los aspectos que se deseen, garantizando su desarrollo como personas y como ciudadanos. En este sentido, el SITM-MIO debe, en teoría, ser un instrumento para la realización de otros derechos humanos (trabajo, recreación, salud, acceso al territorio, etc.) de las PCD de Santiago de Cali.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Evaluar el grado de accesibilidad de las PCD al MIO en Santiago de Cali durante el periodo 2008-2020, a través del análisis normativo, de política pública, experiencias internacionales y planes de desarrollo municipales, para contribuir a la realización efectiva del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.

### **Objetivos Específicos**

1. Analizar el papel de la normatividad y las políticas públicas surgidas para garantizar los derechos de acceso a las personas con discapacidad al transporte público en Colombia.
2. Comparar algunos sistemas de transporte masivo implementados alrededor del mundo con el Masivo Integrado de Occidente (MIO), detectando similitudes y diferencias, para determinar si hay garantías reales de un ejercicio efectivo del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.
3. Identificar las medidas adoptadas en los planes de desarrollo municipales, concernientes a garantizar la accesibilidad y movilidad para las personas con discapacidad en Santiago de Cali, durante el periodo 2008-2020.

### **Metodología**

La presente investigación es de carácter cualitativo y cuantitativo. En el primer caso, corresponde a la realización de una revisión sistemática de fuentes escritas de diversa procedencia (documentos municipales, textos teóricos, documentos enfocados en la problemática a trabajar, tesis de grado, libros, artículos de prensa, revistas especializadas).

Por otra parte, el método cuantitativo, se manifestará en la utilización de estadísticas de procedencia institucional (Alcaldía de Santiago de Cali), páginas oficiales como el DANE, el Concejo Distrital de Santiago de Cali y el observatorio CaliVisible, con el fin de acceder a documentos técnicos y estadísticos, enfocados en las necesidades de movilidad de este grupo poblacional.

El diseño de la investigación es documental. Por ello, clasificamos las fuentes de acuerdo con su pertinencia y tipo de información que aportan. Luego se hará la lectura crítica de cada uno, estableciendo si responden o no a los objetivos de la investigación (movilidad y accesibilidad para PCD en el Sistema de Transporte Masivo-MIO). Seguimos con la comparación entre autores, identificando concordancias y diferencias frente al abordaje del tema de investigación, bajo un modelo cualitativo de triangulación donde se describe la realidad del fenómeno a estudiar (movilidad y accesibilidad para las PCD en el SITM-MIO) en los escenarios naturales donde las personas interactúan y se comunican (Santiago de Cali), junto con los valores que influyen en el análisis de los problemas y en la construcción de las teorías y modelos (inclusión efectiva de las PCD en el MIO, planes, programas y proyectos en los PDDM) (Icant, 2001. P. 22)

Esta metodología permite la identificación de la controversia a tratar, a partir de la identificación del problema a tratar y, de las soluciones propuestas para su manejo, alimentada por argumentos y escenarios en el tiempo, permitiendo una ampliación al tomador de decisiones. En este sentido, la controversia identificada es, que a pesar de los logros obtenidos en materias de P.P. en materia de inclusión de los PCD en el SITM-MIO, aún falta mucho para materializar el espíritu y la finalidad de dichas P.P. De esta forma, se amplía la visión de los ejecutores de las decisiones, dado que el analista aporta nuevos elementos de la problemática, relacionados con la discusión de valores y creencias en torno a la misma. Además, hay un aprendizaje desde las Políticas Públicas (P.P.) y demás instrumentos, lo que permitirá trasladar a la agenda política controversias que se encontraban ocultas, facilitando así la construcción participativa de las soluciones a la problemática identificada

como un ejercicio que legitima la práctica política (Roth, 2010, p. 340).

En este sentido, se evidencian a lo largo de este trabajo los siguientes aspectos:

- Las PCD ya son sujetos de derechos y debate en la elaboración de los PDDM en Santiago de Cali,
- el acondicionamiento de espacios y de infraestructura para la accesibilidad de las PCD al SITM-MIO se ha dado, aún con falencias,
- la ausencia de PCD en los debates públicos municipales donde se asignan presupuestos y se definen prioridades de inversión en nueva infraestructura, afectan las ejecuciones de infraestructura inclusiva para las PCD y la mejora en la cobertura y las frecuencias de los vehículos del SITM-MIO,
- comparando experiencias similares de otros países, se evidencia la posibilidad para que Santiago de Cali y su SITM-MIO sean totalmente inclusivos de las PCD.

## **Estado Del Arte**

Teniendo en cuenta los documentos que se han recopilado para el trabajo de investigación, tenemos cinco categorías: a) Documentos académicos: libros, artículo de revistas, notas de prensa., b) Normatividad: Legislación internacional, nacional, departamental y municipal, c) Estadísticas: Secretaría de Bienestar Social, DANE y Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM), d) Documentos de Política Pública Municipal: Evaluación de los Planes de Desarrollo Municipales, e) Iconografía: Fotografías urbanas relacionadas con el problema de investigación, esquemas sobre elementos que hacen parte de la movilidad y accesibilidad para las PCD, y tablas con información relacionada con inversiones en materia de movilidad y accesibilidad.

Las fuentes bibliográficas que se han revisado para el desarrollo de este trabajo (libros, documentos oficiales, artículos de revistas indexadas, etc.) demuestran la importancia de la

movilidad para las PCD, la perspectiva del enfoque de derechos que se da a esta problemática y, el paso del derecho a la movilidad como teoría al plano real desde la concepción de los planes, programas y proyectos que son plasmados en los Planes de Desarrollo Municipal, Políticas Públicas y Acuerdos Municipales hasta su materialización en el territorio.

El presente estado del arte se compone de 3 secciones. En primer lugar, se mencionarán trabajos de grado (pregrado y Maestría) relacionados con el tema de investigación desde otras disciplinas (Geografía, Políticas Públicas, Derecho, Ingeniería en Administración Pública y Diseño de Medios Interactivos), donde se visualizarán diferentes posturas frente al tema de la movilidad y accesibilidad de las PCD al Sistema MIO desde los ángulos técnicos y normativos. En segundo lugar, nos adentramos en el terreno del génesis y planteamiento de las P.P. de carácter social en Latinoamérica y Colombia, surgidas de los cambios que se van dando a partir de las necesidades planteadas por la visión de la clase de estado que se quiere forjar. Exploraremos la experiencia de otros Sistemas de Transporte Masivo similares al de Cali, como los de España, México, Chile y Argentina, teniendo en cuenta las herramientas jurídicas y las ejecuciones en el territorio que han permitido cerrar la brecha entre los sistemas reales y los sistemas ideales.

El derecho a la Movilidad de las PCD desde la perspectiva de los Derechos Humanos (DD. HH). permite entrever el acto de circular dentro de un espacio territorial como algo más que la movilidad de personas de un punto inicial a uno final. Esto implica ubicarnos en la perspectiva de quienes no poseen todas las capacidades físicas para hacer uso de un medio de transporte. Es necesario que las definiciones de los términos específicos que nos guiarán a lo largo de este trabajo sean precisas y faciliten la comprensión de la discapacidad no como un concepto abstracto sino como una realidad sufrida y actualizada en individuos concretos que requieren garantías por parte de las administraciones municipales y los diseñadores de sistemas de transporte masivo para poder usar y disfrutar el sistema de transporte público.

## **Definiciones**

La uniformidad en el lenguaje utilizado con respecto a las PCD y sus necesidades de acceso al SITM-MIO, ha permitido que la comprensión de sus derechos, desafíos y entorno sean cada vez más parte del discurso público y la elaboración de P.P. más inclusivas. Aquí presentamos las siguientes definiciones que son el telón de fondo sobre el cual está proyectado esta investigación.

## **Discapacidad**

El ordenamiento jurídico internacional creó una nueva definición de discapacidad, no desde el punto de vista de la invalidez, donde la persona requiere un asistencialismo constante y paternalista debido a sus deficiencias físicas evidentes (ceguera, problemas mentales, problemas motores, etc.), sino desde un imperativo ético para modificar la terminología peyorativa como se mira a la PCD (inválido, imperfecto, imbécil, maldito). Marcada esta distinción conceptual, se pasó a una definición de discapacidad entendida como una condición que implica en primer lugar un reconocimiento de ser humano sujeto de derechos para el individuo que posee algún tipo de impedimento que le impide acceder completamente a todos los espacios sociales y requiere un entorno adaptado para hacer posible que su búsqueda constante de autonomía y oportunidades este a la par, diferencialmente, con la de los otros ciudadanos. (Hernández, 2015)

## **Exclusión**

De acuerdo con La Convención de Las Personas con Discapacidad-CDPCD (ONU, 2006) este término se refiere a la restricción que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Así mismo, Golbert menciona que este concepto alude a distintas situaciones o procesos sociales que facilitan las condicione de precariedad o vulnerabilidad de grupos poblacionales (citado

en Otálvaro, 2007).

## **Accesibilidad**

La Accesibilidad es tratada en el Artículo 9 CDPCD (ONU, 2006), y, es considerada como un derecho, dado que la posibilidad de obtener autonomía e independencia es un imperativo ético para otorgar a la población de las PCD la oportunidad de desenvolverse adecuadamente en las esferas en las cuales interactúa y así poder alcanzar igualdad económica y social. De hecho, la ONU define la “accesibilidad como la precondition para que las PCD puedan participar completa e igualitariamente en la sociedad, puesto que, sin acceso al espacio físico, al transporte, información, y a otros servicios abiertos al público, las PCD no podrán tener acceso a igual número de oportunidades y participar en sus respectivas sociedades” (ONU, 2014, pág.2).

En Colombia, la aprobación de la Ley 1618 de 2013 fue la respuesta a lo postulado en el artículo 9 de la CDPCD (ONU 2006), la cual delinea las disposiciones pertinentes para garantizar los derechos de las PCD. Esta ley da un plazo de máximo de 10 años para garantizar el acceso de esta población al transporte público y 8 años para la adecuación de vías, aeropuertos y terminales terrestres. Así mismo, la Corte Constitucional ha exigido la implementación de medidas para la ejecución de obras que garanticen el acceso de PCD a algunos edificios públicos. Igualmente, la CDPCD resaltó la importancia de asegurar la accesibilidad e inclusión de las PCD en todos los aspectos mediante la eliminación de barreras arquitectónicas, accesibilidad en el transporte, empleo, educación, salud, información y mecanismos de asistencia. Del mismo modo, se considera necesario que al momento del diseño de los espacios urbanos se debe garantizar la plena inclusión de las PCD a través de representantes de organizaciones que retroalimenten en y durante los procesos de planeación, implementación y monitoreo del desarrollo urbano, de acuerdo con el artículo 4 (3ro de la CDPCD) (Comité Sobre Los Derechos de Las Personas con Discapacidad CRPD, 2018).

## **Movilidad**

Este concepto combina las visiones de dos autores. Por un lado, Herce (2009) afirma que, la movilidad debe entenderse como un derecho [...], el derecho de todo el mundo a ir a todas partes (citado en Dangond, 2013) en una conjunción de equipamientos en salud, educación, cultura, deporte, recreación, religión y servicios públicos, garantizando su uso autónomo y efectivo por parte de la población, ampliando las posibilidades de los ciudadanos en lo económico, social, político, cultural y en términos urbanos, desarrollando las potencialidades y la vida de forma creativa y productiva, dando un sentido democrático de acceso al espacio público basado en las personas y no en los vehículos. (Dangond, 2013, p.157)

## **Políticas Públicas**

Son la respuesta a las necesidades de una parte de la población, cuyos derechos han sido vulnerados y requieren especial protección (Osorio, 2016), funcionan bajo el principio de corrección de una coyuntura que requiere ser resuelta (Parra, 2005) y, casi siempre va enfocada a segmentos de la población que no son partícipes de las políticas generales, en vista de que requieren soluciones específicas de acuerdo con sus características.

### **1. Supuestos Para Una Aproximación Interdisciplinaria a la Movilidad de las Personas con Discapacidad en el SITM-MIO**

Con el fin de aportar elementos para la construcción de un discurso donde las necesidades de las PCD sean tenidas en cuenta de una manera holística, este análisis considera la movilidad como el derecho al desplazamiento dentro de un contexto geográfico. Consideramos la exclusión social de las PCD desde la perspectiva del movimiento, teniendo presente que el espacio de la vida cotidiana no es estático, sino que fluye dentro de la ciudad cuando los ciudadanos se desplazan a suplir sus necesidades en diferentes partes del territorio. Por otro lado, la forma que los individuos conocen su

ciudad es a través de los desplazamientos cotidianos que realizan para acceder a actividades, personas y lugares. De allí, que esta tesis reconoce las diferencias socio-territoriales de accesibilidad, teniendo en cuenta las características físicas del entorno (uso del suelo, infraestructura) y los servicios de transporte público, estableciendo el grado de afectación del desarrollo y la experiencia de viaje desde la Geografía Social. La movilidad la consideramos como la práctica social del viaje y los comportamientos que definen un patrón de desplazamiento en un contexto socio espacial, temporalmente determinado... (Vaccaro Rivera, 2011, p.8). Los inconvenientes en la movilidad truncan el acceso a los bienes y servicios, lo que a su vez genera una mayor exclusión social de las PCD (Sáenz González, 2020 p.6). Una movilidad plagada de problemas, presenta desafíos para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible-ODS, especialmente el No. 11 que aboga por ciudades y comunidades sostenibles, siendo el transporte público un aspecto fundamental para hacer de las ciudades espacios de convivencia, inclusión y vida digna para todos.

Desde el campo del derecho, se deben materializar en el ordenamiento jurídico los elementos que hacen parte del universo de la discapacidad para las personas con movilidad reducida a partir de las directrices constitucionales de inclusión social para las PCD. Los conceptos utilizados en este trabajo, movilidad reducida y discapacidad, son definidas por Jaramillo Giraldo (2016) en consonancia con lo expuesto por la legislación nacional, donde se caracteriza la movilidad reducida como la restricción para desplazarse de algunas personas debido a una discapacidad, o, que sin tener alguna discapacidad, presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales. (Giraldo, p.10). La autora hace un paneo general del ordenamiento jurídico en Colombia, relacionado con los derechos de las PCD, ya que, este nos provee la manera como se maneja dicha problemática. En este caso, la realización de los derechos de las PCD en Colombia que, de acuerdo con (Jaramillo Giraldo, 2016) y, teniendo en cuenta lo estipulado por la Corte constitucional en la sentencia T-850 de 2014 que dice:

*“Sobre la especial protección de las personas en situación de discapacidad, esta Corporación ha precisado que la protección de los derechos humanos de estas personas se regula desde un modelo social, en el que se entenderá la discapacidad como una realidad y no como una enfermedad que se debe superar a toda costa, es decir, desde un punto de vista en el que se acepta la diversidad y la diferencia social.”*

Expondremos lo encontrado en un trabajo de Patiño y Sarria (2017) sobre el diseño de medios interactivos dentro del sistema MIO; donde se observaron las ayudas implementadas en el sistema en Cali para las personas con discapacidad visual, a fin de mejorar el sistema de información para anunciar las paradas del sistema y de esta forma crear fidelización en los usuarios a fin de que consideren el MIO como su medio transporte preferido. De acuerdo con lo observado por Patiño y Sarria (2017), el sistema MIO cuenta con un sistema de información auditivo y material en Braille, los cuales, aunque están implementados, no son del todo funcionales, y por esto, el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca se pronunció sobre estas anomalías con la Sentencia en Segunda Instancia No. 78 de 19 de junio de 2019.

## **2. Políticas Públicas con Enfoque Sobre Personas con Discapacidad**

Las políticas públicas de movilidad y de transporte deben diseñarse en relación a la planificación territorial y urbana, así, se podría evaluar qué consecuencias genera la planificación urbana en la movilidad y viceversa (Sáenz González, p.54), pues el diseño de un sistema de transporte debe estar de acuerdo con el tipo de ciudad que se haya planeado, y, esto a su vez, solucionaría parte de los inconvenientes que se presentan en materia de movilidad. El aparato conceptual de esta tesis, se basa en la articulación de un concepto macro que es la movilidad, junto a otros conceptos acordes con los planteamientos de la ONU y otras organizaciones que ven en la movilidad un elemento fundamental del territorio.

## **2.1 Modelos Utilizados para el Planteamiento de Políticas Públicas para Personas con Discapacidad**

En primer lugar, tenemos el modelo médico-rehabilitador, consagrado en la Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y minusvalías -Manual de clasificación de las consecuencias de la enfermedad-CIDDM 1980- Organización Mundial de la Salud. En esta clasificación internacional, se distingue entre deficiencia, discapacidad y minusvalía (Hernández, 2015, P.48), partiendo de una concepción de discapacidad donde los individuos son agentes acreedores de un problema que debe ser superado para poder ser parte de la sociedad. Por ello, asistimos a la creación de instituciones y programas que apoyan a las PCD como un modelo de adaptación en términos físicos y comportamentales, para que los individuos tengan una percepción de normalidad dentro de la sociedad a la que pertenecen.

En este modelo, el individuo debe adaptarse al medio, por ello, se ofrece de una atención médica que se hace necesaria y urgente para lograr esa “normalización” y “funcionalidad” (Díaz, 2010, p.115). Este modelo recurre a la “discriminación positiva”, con el fin de aliviar la carga de la PCD, dando un trato diferente como forma de compensación por los prejuicios y discriminación de la cual es objeto esta población. Asimismo, considera la discapacidad como algo anómalo en el individuo, es decir, como una alteración de su organismo, por lo tanto, una enfermedad donde se espera una cura con el fin de volver a la normalidad. El problema es del individuo que posee la anormalidad física, sensorial o mental, lo que provoca sus dificultades y sujeto de constante atención médica. (Céspedes, 2005, Ferreira, 2008, Acuña, 2010, Díaz, 2010, Miguel, 2017).

En segundo lugar, tenemos el modelo social, el cual cuestiona sistemáticamente las relaciones que se tejen entre las PCD y la sociedad, donde muchas veces solamente se visualiza las dificultades y las causas de no inclusión, inferioridad o NO normalidad (esta normalidad según la Organización Mundial de La Salud es el bienestar psico-social). La bondad de este modelo es la

resignificación que le dio a los factores biológicos de las discapacidades al quitarle el poder de condenar una PCD, que al ser sujeto de derechos también evoluciona y puede tener autonomía personal, mediante el acceso e integración en igualdad de condiciones que el resto de la población. El resultado es la creación de herramientas y recursos básicos para que las PCD puedan alcanzar el pleno uso de sus derechos políticos y civiles de manera libre y autónoma, consolidando un cuerpo de derechos específicos al colectivo de PCD, pero, procurando sensibilizar a la sociedad en vez de alentar la dependencia (Díaz, 2010). Debido al desconocimiento de las causas médicas que influyen en la determinación de la discapacidad, la Organización Mundial de la Salud en el año 2001 revisó esta clasificación y la armonizó con el modelo médico y el modelo social. El resultado de esta revisión fue la Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF) en que concibe la discapacidad como un fenómeno multidimensional porque integra aspectos biomédicos y sociales en los que se incluyen todas las personas, independiente de que tengan discapacidad o no, desde un enfoque de interacción de la persona con el entorno con una perspectiva multifactorial (Céspedes, 2005, Ferreira, 2008, Acuña, 2010, Hernández, 2015, Alcaldía de Santiago de Cali, 2018).

El modelo ecológico trabajado con Bronfenbrenner desde 1987, enmarca todos los componentes necesarios para lograr una conexión entre la discapacidad y calidad de vida; dando una perspectiva individual más personalizada para mejorar el bienestar de las PCD, en la medida que cada individuo siente y vive su discapacidad de una manera distinta. Este modelo “está constituido por cuatro componentes: proceso, contexto, tiempo y persona, planteando que la persona se ve influenciada por tres sistemas, cada uno de ellos incluido dentro del otro, esto quiere decir, que la PCD está influenciada por diferentes factores a lo largo de su vida” (Céspedes, 2005, p.112). El primer nivel se denomina microsistema, se refiere a las características del individuo (fenotipo y contexto social inmediato), el siguientes es el meso-sistema, reflejando la comunidad donde vive la persona, afectando el microsistema, el cual refleja las influencias sociales, políticas

y culturales de la sociedad en general (mecánica de la sociedad), indicando la transversalidad de las discapacidades en los diferentes ámbitos de la sociedad. De último, está el macro-sistema, donde las actitudes y creencias hacia la discapacidad son importantes para promover la integración social lo que representa no solo un cambio en la perspectiva social del sujeto, sino también en las demandas laborales, familiares y sociales.

Por último, tenemos la propuesta mencionada por Agustina Palacios, (Palacios, 2008), con tres modelos, que bien valen la pena ser esbozados brevemente, pues ofrecen una aproximación relevante a la cuestión de las causas de las discapacidades en las personas y las respuestas que, en el tiempo, se han dado a dicha cuestión. Igualmente, en su tesis, Palacios, aporta elementos claves para acercarse a las nuevas respuestas a la cuestión de las discapacidades, dadas desde la legislación, la planeación urbana y el reconocimiento de las PCD como sujetos de derechos, y no como simples destinatarios de asistencia social.

Los tres modelos son:

- Modelo de Prescendencia (Palacios, 2008, pág. 37), el cual postula que las causas de las discapacidades se deben a motivos religiosos. Este modelo concibe a las personas con discapacidad como entes innecesarios que no le aportan nada al tejido social de las comunidades, y, al contrario, son portadores de energías negativas, y hasta diabólicas, pues simbolizan el enojo de los dioses con la familia de origen y con la comunidad. Por esta razón, estas personas no merecen vivir. De acuerdo con Palacios, este modelo engendra dos actitudes frente a las PCD, las cuales define como submodelos. Primero, es el eugenésico, que define a las PCD como seres cuyas vidas no merecen ser vividas y, por lo tanto, pueden ser asesinadas a temprana edad. Luego, el de marginación, que sitúa a las PCD en espacios para personas anormales, donde las PCD mantienen sometidas y son dependientes de la caridad ajena.

- El segundo modelo propuesto por Palacios (Palacios, 2008, pág. 66), es el modelo rehabilitador, que considera que las causas de las discapacidades son científicas y no sobrenaturales como son consideradas en el modelo anterior. En este modelo, las PCD no son consideradas inútiles y mucho menos innecesarias en la medida en que puedan ser rehabilitadas o normalizadas bien sea física, psíquica, mental, o sensorialmente.
- Por último, el tercer modelo es el social, al cual dedica un capítulo entero de su trabajo (Palacios, 2008, pág. 103). Este modelo considera que las causas de las discapacidades son sociales y no religiosas ni científicas. Desde esta concepción de la discapacidad considera a las PCD como individuos que aportan a la construcción del tejido social en *“igual medida que el resto de las personas sin discapacidad desde la valoración y el respeto de la diferencia.”* En este modelo se avanza una visión de las PCD como sujetos de derechos desde las condiciones individuales de discapacidad, propiciando el respeto por las diferencias y la dignidad humana; y ha sido el eje sobre el cual han girado las gestas sociales para la inclusión de las PCD en los diseños de P.P., la reivindicación de derechos de las PCD como sujetos dignos de “una vida independiente, sin discriminación, con accesibilidad universal, en un entorno condicionado a sus necesidades, y con voz y voto en los espacios políticos y administrativos de tomas de decisiones.” (Palacios, 2008, pág. 27)

### **3. Marco Normativos con Enfoque en Personas con Discapacidad: Colombia, España, México, Chile y Argentina**

Los marcos normativos presentados a continuación nos brindan un panorama de como las necesidades de las PCD han sido progresivamente incorporadas dentro de los marcos legislativos de Colombia, España, México, Chile y Argentina, y a su vez, han sido las bases sobre las que se han construido políticas inclusivas para las PCD en los SITM de dichos países, incluyendo el SITM-MIO en Santiago de Cali. Consideramos que para que la construcción de P.P. efectivas tanto desde el

discurso como desde su implementación, el conocimiento de estos marcos legales es imperativo. El acceso de las PCD a los SITM, si bien se considera como algo prioritario desde el discurso, las ejecuciones no se realizan con un espíritu de urgencia por incluir a un segmento de la población, que, por ser minoría, no se encuentra representado adecuadamente en los organismos gubernamentales y de control. El empoderamiento de las comunidades mediante el conocimiento de los marcos legales es lo que permite que las tomas de decisiones sean acordes, pertinentes y relevantes a sus necesidades, máxime, cuando desde los mismos marcos legales se estipula que en las tomas de decisiones participen ellas activamente, no como objetos de legislaciones y decisiones sino como sujetos de derechos que hacen sentir sus voces desde sus experiencias y exigen que sus derechos sean respetados y tenidos en cuenta.

### **3.1 Marco Normativo Internacional**

El marco normativo internacional reglamenta las Políticas hacia as PCD en Colombia. Los tratados y convenios internacionales una vez aprobados y ratificado, se incorporan al ordenamiento jurídico, en este caso, a ser parte de la C.P. de 1991, lo cual permite la creación de todo un cuerpo jurídico entre ellos, documentos CONPES, Normas Técnicas Colombianas (NTC), actos administrativos del Sistema Nacional de Discapacidad (SND), etc., permitiendo realizar adaptaciones como la creación de programas y organismos especializados en PCD, con la idea de canalizar y manejar efectivamente las necesidades, derechos y requerimientos de este grupo. A continuación, presentamos los tratados internacionales sobre los cuales la legislación colombiana se basa.

- Recomendación Número 168 sobre los derechos de las personas con discapacidad del año 1983 de La ONU, y luego aprobada bajo la ley 82 de 1988, y ratificada en 1989 por el congreso de Colombia, específicamente el numeral 11, del capítulo 2, sección h, que presentamos a continuación, el cual recomienda que los estados provean sistemas de

transportes adecuados a las PCD.

*“... (h) fomento, siempre que sea posible y apropiado, de medios de transporte adecuados con destino y a partir del lugar de la readaptación y del lugar del trabajo, de conformidad con las necesidades de las personas inválidas; ...”*

- Declaración de Cartagena de Indias de 1992, sobre los derechos de las personas con discapacidad en Iberoamérica, La sección 4.4. específicamente recomienda a los estados que provean medios de transportes adecuados a las PCD,
- Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad de la OEA año 1999, entrado en vigencia para Colombia desde marzo de 2004. En esta convención, en el capítulo 3, secciones b y c, los estados se comprometen a eliminar barreras arquitectónicas y a adecuar los medios de transporte para facilitar la accesibilidad de las PCD;
- la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPCD) aprobada por la Asamblea General de la ONU en 2006, con vigencia para Colombia desde 2009 a través de la Ley 1346 , proclamando que las PCD son ciudadanos con derecho al disfrute pleno y por igual de todos los derechos al ser parte de la sociedad, así como al acceso a bienes y servicios que pueda proveer el Estado como máximo garante de estos, teniendo en cuenta la realidad económica, política, social e institucional como antecedentes claves para que los principios establecidos en estos convenios y tratados puedan cumplirse.
- Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF), cuya base fue la Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías (CIDDM), publicada inicialmente por este organismo con carácter experimental en 1980 (OMS, 2001). El objeto de dicha clasificación es la unificación, estandarización y conceptualización unificada de un marco descriptivo de la salud y los estados relacionados con la salud (bienestar, educación, trabajo, etc.). Además, aplica

para todas las personas, aunque tiene un componente de funcionamiento y discapacidad, ligado con la concepción médico-céntrica, basada en la corporalidad de la persona (funciones de los sistemas corporales y estructuras del cuerpo y en factores contextuales), es decir, que se concibe la interacción dinámica entre el estado de salud y los factores bajo los cuales dicha discapacidad se manifiesta, que pueden ser ambientales y/o personales, dando primacía como se ha venido anotando a lo biológico.

- En 2013, Colombia presentó su primer informe como Estado parte en virtud del primer punto del Artículo 35 de la CDPCD. Los Estados Partes presentarán al Comité, por conducto del secretario general de las Naciones Unidas, un informe exhaustivo sobre las medidas que hayan adoptado para cumplir sus obligaciones conforme a la presente Convención y sobre los progresos realizados al respecto en el plazo de dos años contado a partir de la entrada en vigor de la presente Convención en el Estado Parte de que se trate (ONU, 2006, p.30).

### **3.2. Normativa Colombiana**

El desarrollo de los derechos sociales en Latinoamérica comenzó con una concepción de ciudadanía limitada o regulada donde sus beneficiarios eran las personas que hacían parte del mercado laboral formal. En los años 50 y 60, Colombia se enfocó en el desarrollo económico y construcción de infraestructura. Por ello, las PCD no son parte importante y ni siquiera son mencionadas, cuando hablamos de un país que busca desarrollo económico a partir del ideal de un ciudadano productivo y autosuficiente. De ahí que los fenómenos sociales aún no se tienen en cuenta en esta concepción de desarrollo. (Otálvaro, 2007, Hernández, 2006). En este sentido, en lo concerniente a los SITM, no es suficiente que se construyan obras de infraestructura “amigable” con las PCD si no hay un cambio en la concepción de las PCD como personas independientemente de sus discapacidades.

A partir de 1992, la nueva Constitución Política (C.P.), estableció que Colombia es un Estado Social de Derecho, base sobre la cual se cimienta la normatividad que, bajo el principio de la dignidad humana, garantiza derechos fundamentales, protección de las minorías e identificación de problemáticas que afectan a la comunidad. Esto implica la búsqueda de un escenario equitativo y una visualización de las diferencias como algo positivo (Ávila, 2011; Otálvaro, 2017).

De otra parte, debemos tener en cuenta que las P.P., surgen a partir de la concertación entre “los intereses del sector gubernamental, el privado y el comunitario; de hecho, el primero pareciera contener las tres ramas del poder claramente definidas (ejecutivo, legislativo y judicial), el segundo se organiza a partir del poder económico y el último, por lo general desorganizado, no participa activamente, por lo cual asumen la vocería unos pocos” (Ávila, 2011). Sin embargo, la sola existencia de una P.P. no es sinónimo de justicia y equidad, pues a pesar de la existencia de múltiples leyes que cubren los aspectos educativos, laborales, salud, servicios sociales, pensionales y de otros servicios sociales, muchos de los requerimientos de grupos tradicionalmente excluidos de las decisiones colectivas; como las PCD, no encuentran respuesta en este tipo de normatividad, mostrando un lado discursivo en vez de soluciones prácticas al problema macro de la exclusión. (Otálvaro, 2007, 2017; Acuña, 2010). El solo discurso de inclusión a las minorías no es necesario para la construcción de P.P. que acomoden a dichas minorías, en este caso las PCD.

Las Políticas Públicas de carácter social para las PCD según Parra (2005), se pueden caracterizar como un área de actuación de parte del estado, donde el asistencialismo y la subsidiariedad se convierten en el foco principal de actuación de estas, ofreciendo soluciones inmediatas que encubren el fondo de las problemáticas en pro de soluciones a corto plazo cuyos resultados son visibles rápidamente, pero, cuyos efectos también desaparecen prontamente. Así mismo, según Otálvaro (2007), hay otras que apuestan por una visión más contemporánea donde los individuos y colectivos sociales, son parte importante para la elaboración de la misma, un instrumento de regulación, mediación y concertación de los conflictos sociales. En este sentido, la

inclusión de las necesidades de las PCD en los SITM no puede ser fruto de la “bondad” de un Estado asistencialista, pues todo asistencialismo, en la práctica, se vuelve una carga en el tiempo, y la relación entre asistente y asistido no es una relación de iguales, pues el asistido, se ve como sujeto de una asistencia dada y no como el sujeto de derechos adquiridos y por los que debe luchar.

En el caso específico de Colombia, Otálvaro (2007), son tres los enfoques bajo los cuales se han construido las Políticas Sociales: 1. Asistencialistas-correctivo paliativas, con una clara expansión de la asistencia social, 2. Protección, políticas que intervienen en momentos de contingencia en el entorno, lo que se traduce en la ampliación de la oferta de bienes y servicios prestados por el mercado a los trabajadores formalizados, dependiendo del poder adquisitivo y 3. Inclusión, promueven la justicia social, el bienestar individual y colectivo, fortalecimiento del Estado y de la sociedad; con el fin de proveer garantías básicas para que los ciudadanos se desarrollen adecuadamente. Es por eso que una política de movilidad inclusiva en los SITM para las PCD debe estar inscrita dentro de la comprensión de las PCD como sujetos de derechos, que, al ser reconocidos y defendidos por todos los actores sociales, permiten a la sociedad avanzar hacia un estadio de humanidad avanzado.

Por otra parte, según (Ávila, 2011), hay unos enfoques específicos sobre los cuales es pertinente concebir las P.P. para las PCD: 1. Enfoque de derechos, destacando principios de universalidad, respeto, accesibilidad y como se vivencian estos en el plano real, 2. Equidad, dar según corresponda, 3. Solidaridad, lo cual implica reconocimiento, 4. Descentralización, autonomía de los territorios en vista de que todas las necesidades no son iguales, 5. Integralidad y concertación, 6. Corresponsabilidad, todos los entes deben trabajar unidos por el bien común, y 7. Participación, escuchar la voz de los implicados (afectados) por las decisiones. Creemos que solo cuando se consideran estos enfoques en los diseños de los SITM, se puede hablar de un ambiente óptimo e inclusivo para las PCD

En conclusión, el desarrollo de P.P. inclusivas en los diseños de los SITM van de la mano con el reconocimiento de derechos a partir del planteamiento del tipo de nación que se quiere construir o, en la medida que los organismos internacionales a los cuales están adscritos los países realizan avances en temas sociales, de acuerdo con el giro que las sociedades van dando, ya sea por corrientes intelectuales, ideologías políticas, reclamos de organizaciones sociales porque se sienten excluidas, entre otros.

El marco legal nacional destaca 4 Artículos de la Constitución Política de Colombia (13, 47, 54 y 68), Decretos, Leyes, Leyes Estatutarias, Conpes, Resoluciones y Circulares, desde 1993, 1994, 1997, 2002, 2004, 2005, 2006, 2008, 2009, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016. Siguiendo con las normas y actos administrativos del Sistema Nacional de Discapacidad-SND. A continuación, se hace un sumario de los actos legislativos de la República de Colombia que conciernen a las PCD.

La Ley 1145 de 2007, que crea el Sistema Nacional de Discapacidad, es un hito en la legislación colombiana en lo concerniente a la atención del estado a las PCD. Esta ley, establece los comités territoriales de discapacidad, en los cuales además de los alcaldes, los secretarios de salud, planeación, educación, tránsito y transporte y desarrollo económico, deben estar incluidos cinco representantes de organizaciones de personas con discapacidades de diferentes índoles (visual, auditiva, mental o cognitiva, física).

La Normas Técnicas Colombiana de accesibilidad al Medio Físico (NTC 6047) fue creada en cumplimiento de la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de la cual la República de Colombia se suscribió en 2009. Esta norma delinea como las construcciones y los espacios públicos deben ser diseñados bajo los parámetros de y diseño universal. accesibilidad, construcciones y ayudas técnicas, normas sobre accesibilidad física y transporte.

### 3.3. Marco Normativo de España

Las Políticas Públicas encaminadas a dar respuestas a los temas sociales se comenzaron a formular bien entrado el siglo XIX, pues se consideraba que al estado le correspondía solamente garantizar la seguridad y el orden público. De hecho, las primeras leyes fueron concebidas con un carácter represor y su principal objetivo era reducir la mendicidad, mientras que la atención de las necesidades de los pobres, marginados en general y, de las PCD en particular, era asumida por la iglesia, por los municipios y por algunos ciudadanos (Jiménez-Huete, 2010). En 1812 la constitución española reconoció la responsabilidad de la administración en temas sociales y en 1849 se expidió la Ley General de Beneficencia, cuyo reglamento estableció un sistema público de bienestar social para personas en diversos grados de desamparo, incluyendo diferentes tipos de personas con discapacidad (Jiménez-Huete, 2010).

A continuación, resumimos los logros jurídicos con respecto a la reivindicación de derechos de las PCD en España:

- En 1883 con la creación de la comisión de Reformas Sociales se comienza a dar respuesta a algunos de los problemas de lo que entonces se conocía como “cuestión social” y constituyó el germen de importantes desarrollos en materia de prevención, rehabilitación y atención a las personas con discapacidad. (Jiménez-Huete, 2010).
- En 1963, se expidió la Ley de Bases de la Seguridad Social, permitiendo una organización estatal frente a la gestión financiera, destinando los recursos públicos asignados al manejo de la discapacidad a servicios fundamentales, tales como: reeducación, rehabilitación de inválidos físicos y psíquicos y acción formativa.
- Para 1968, con la expedición del Decreto 2531/70, se creó el Servicio Social de Recuperación y de Rehabilitación de Minusválidos (SEREM), especializado en el desarrollo de una política común para el conjunto de PCD.

- En 1971 se promulgaron los Derechos de las personas con Retraso Mental y en 1975 los Derechos de las Personas Minusválidas.
- El Real Decreto/Ley 36 de 1978, Gestión Institucional de la Seguridad Social, la Salud y el Empleo, dispuso la creación del Instituto Nacional de Servicios Sociales, para la Gestión de Servicios Complementarios de las Prestaciones del Sistema de Seguridad Social (INSERSO), integrándose el Servicio Social de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos Físicos y Psíquicos y el Servicio Social de Asistencia a Pensionistas.
- En 1982 se expide la Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI), como punto de inflexión en el país frente al reconocimiento de los derechos de las PCD. La LISMI significó la primera concreción del amparo especial de la Constitución Española hacia las PCD. Pero, esta ley se basa en el desarrollo de medidas destinadas más a la protección que a remover los obstáculos que dificultan o impiden su participación activa en la sociedad y el pleno disfrute de sus derechos ciudadanos. (Jiménez-Huete, 2010, Acuña, 2010).
- La Directiva 2000/78 conocida como el Marco General para Igualdad en el trato, sanciona la discriminación por diversos motivos en el país, incluida las causadas por las discapacidades (establecida previamente en el Tratado de Ámsterdam en 1999).
- La Ley 51/2003 (LIONDAU) es expedida y tiene como principios rectores, la igualdad de oportunidades, accesibilidad universal para las PCD y la No discriminación. Las primeras comunidades autónomas en introducir este tipo de legislación fueron la Rioja, Asturias y Madrid entre los años 2002 y 2003.
- Entre los años 2006 a 2009, las comunidades autónomas de Navarra, Cantabria, Cataluña y Baleares, aprobaron leyes enfocadas en las PCD, donde encontramos una categorización de derechos, participación económica, servicios, equipamientos, diseño

universal y asistencia mediante subsidios. Ejemplo, la Ley 39/2006 o de Apoyo a las Actividades Esenciales de las PCD y la Ley 27/2007 o Promoción de la Autonomía Personal y de Atención a PCD (LAPAD).

- En 2007 entra a ser parte de la normatividad española la CDPCD y, entra en vigor en mayo de 2008, “suponiendo la consagración del enfoque de derechos de las PCD, de modo que considera a las PCD como sujetos titulares de derechos y los poderes públicos están obligados a garantizar que el ejercicio de esos derechos sea pleno y efectivo” (BOE 289, 2013, p.9).
  - Debido a la necesidad de armonizar las diversas Leyes y Decretos existentes en la normatividad del país con relación a las PCD, más el acoplamiento de la CDPCD, se llevó a cabo un proceso de refundición, regularización, aclaración y armonización donde se agruparon 3 normas (Ley 13/1982, Ley 51/2003 y Ley 49/2007), teniendo en cuenta que a lo largo del tiempo hubo transformaciones en los derechos, acciones y percepción hacia las PCD. Esto dio como resultado la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social que entró en vigor el 4 de diciembre de 2013.

### **3.4. Marco Normativo de México**

Al igual que Colombia y España, México también se acogió a los tratados y convenciones de carácter internacional que se han suscrito en materia de discapacidad, junto a un desarrollo normativo propio que han incorporado las necesidades de las PCD en México, expuesto a continuación:

- En 1983 con la Ley Federal del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, comenzaron los primeros cambios mediante el ofrecimiento de rehabilitar física y mentalmente a los individuos que presenten discapacidades.

- La Ley General de Salud de 1984 en materia de salubridad general, prevención de la invalidez y la rehabilitación de los inválidos promovió el asesoramiento, regulación, educación y sensibilización a los sectores de la sociedad en materia de discapacidad. De igual manera, busca prevenir la discriminación e intervenir en los escenarios donde sea posible ofrecer rehabilitación dependiendo de la discapacidad, siempre en búsqueda de incrementar la calidad de vida. }
- En 1993, se promulgo la Ley General de Asentamientos Humanos, cuyo principio fundamental era mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, mediante la adecuación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que garanticen la seguridad, el libre tránsito y la accesibilidad que requieren las PCD.
- En 1995, el Distrito Federal promulga la Ley General para las Personas con Discapacidad del Distrito federal-Ley 12/95 (cada entidad estatal tiene su propia Ley para las PCD), con una concordancia conceptual que se ajusta tanto al plano internacional como a los demás cambios legislativos introducidos (prevención, rehabilitación, equiparación de oportunidades, ayudas técnicas, barreras físicas, organizaciones civiles defensoras de las PCD, etc.). Cuyos principios fundamentales son la justicia social, equidad, equiparación de oportunidades, reconocimiento de las diferencias, dignidad, integración, respeto y accesibilidad.
- Con la llegada del milenio (año 2000) se promulgó la Ley de Asistencia Social Federal, (conformando un servicio básico de salud en materia de asistencia social, prevención de la invalidez y la rehabilitación e integración a la vida productiva, promoviendo una vinculación sistemática entre los servicios de rehabilitación, asistencia social que preste y los que proporcionen los establecimientos del sector salud.
- En 2003, se promulga la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, en concordancia con la carta de DD. HH de 1948 y con la legislación mencionada

anteriormente. En este acto legislativo se encuentran elementos que plantean un debate sobre las ventajas y ayudas que se brindan a las PCD (subsidios, visibilización, legislación exclusiva, trato diferenciado, etc.)

- En 2004, la Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), las invita a participar y aportar servicios a las PCD. En México, hay alrededor de 3.536 organizaciones de la sociedad civil, de las cuales 988 están enfocadas en PCD y 166 están radicadas en el D.F. Sin embargo, esta Ley invita a cualquier OSC a involucrarse en el proceso de esta población, máxime que estas mismas organizaciones están reguladas por principios ordenadores asociados con la cohesión social, solidaridad, relacionalidad y reciprocidad (Giraldo, 2012, p.355).

### **3.5. Marco Normativo de Chile**

- La legislación chilena acoge los tratados internacionales que se han establecido para las PCD, con la particularidad de enfocarse en las medidas de acción positiva (discriminación positiva) y, en la prevención de toda forma de discriminación, principios rectores que se observan en los desarrollos legislativos internos, como se detalla a continuación:
- La C.P. de 1980 es la norma base sobre la cual se fundamentan los lineamientos de la normatividad para las PCD, pues de esta se desprenden principios posteriormente mencionados, como la integridad física, igualdad ante la ley, igualdad de oportunidades, dignidad humana, etc.
- Dentro del universo de las discapacidades, la primera a la cual se hace referencia en el universo legislativo del país son las de origen mental, dando origen a la Ley 18600/1987 (Modificada en 2018), en su artículo 8bis, manifestando la necesidad de integrar social, educativa y laboralmente a la PCD de acuerdo con sus posibilidades

- Marcando la integración a la sociedad de este grupo poblacional como medida necesaria para evitar discriminación y exclusión. Además de tener en cuenta las características y limitaciones inherentes a este grupo poblacional, independientemente del tipo de discapacidad.
- Ley 19.284/1994 establece normas para la plena integración social de las PCD, circulación de las personas invidentes, consentir cambios en la normatividad que permitan el planteamiento de condiciones de acuerdo a las necesidades a suplir para las PCD en las construcciones, instalaciones, espacio público, transporte público y demás espacios donde se requiera.
- Decreto 99/2002, Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, denota el compromiso legislativo del Estado chileno en cuanto a reconocimiento de los derechos de las PCDy el rechazo a cualquier forma de exclusión al interior de la sociedad. En este documento, no solamente encontramos una conceptualización sobre la discapacidad y la no discriminación. También, se exhorta al Estado a crear los mecanismos legislativos necesarios y la importancia de un recurso humano idóneo para que los derechos de las PCD, el acceso a los diversos espacios y la eliminación de barreras, se haga de manera adecuada.
- El Decreto con Fuerza de Ley (DFL 1/2009, modificado en 2021) fija texto refundido y sistematizado de la Ley de Tránsito, especificando los actores viales y conceptualización sobre elementos propios de la movilidad, entre otros.  
Adentrándonos en el tema de movilidad y transporte público, observamos el Título VI- Del Transporte Público de Pasajeros, Artículo 85, otorgando un carácter de obligatoriedad sobre los ajustes de cualquier sistema de transporte de pasajeros a la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, lo cual,

trae consigo las adaptaciones pertinentes para las PCD. Además, en el Artículo 149, se establece la demarcación en las vías públicas de parqueaderos para las PCD.

- Ley 20.422/2010 (Modificada en enero de 2021), Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. Comenzando en su Artículo 1 con la demarcación del principal objetivo de esta Ley, que es la “plena inclusión social, disfrute de derechos y eliminación de cualquier formade discriminación fundada en la discapacidad” (BCN, 2010).
- Decreto 142/2010 (Modificado en 2013), aprueba el Reglamento de la Ley N° 20.422, que establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, relativo al Transporte Público de Pasajeros.
- Decreto Exento 945/2010, aprobación del reglamento para el Registro Nacional de la Discapacidad (aunque no es el registro voluntario que se maneja en Colombia, sino que es un registro obligatorio para las personas que acreditan una discapacidad ante comisión médica, personas naturales y jurídicas que presten servicios de apoyo y asistencia a PCD.
- Ley 20.609/2012 (modificada en 2019), establecimiento de medidas contra la Discriminación entendida como distinción, exclusión o restricción que carezca de justificación razonable, efectuada por agentes del Estado o particulares, y que cause privación, perturbación o amenaza en el ejercicio legítimo de los derechos fundamentales establecidos en la CP de la República o en los tratados internacionales sobre DD.HH. ratificados por Chile y que se encuentren vigentes, en particular cuando se funden en motivos como la enfermedad o discapacidad.
- La Política Nacional Para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad, 2013-2020 tiene como objetivo generar una cultura de respeto y resguardo de los derechos de

las PCD física, sensorial, mental y multidéficit. Promoviendo su participación en todos los aspectos posibles, garantizando igualdad de oportunidades, corresponsabilidad, respeto a la diversidad, autonomía, diálogo social y territorialidad, permitiendo plena inclusión social.

### **3.6.Marco Normativo de Argentina**

- Las políticas dirigidas a las PCD tuvieron un gran desarrollo a partir de los años 80, más exactamente en 1981 bajo el gobierno dictatorial de Rafael Videla.
- Ley 22 431 de 1981 crea el Sistema de Protección Integral de las Personas Discapacitadas estableció bajo el paradigma de la rehabilitación, haciendo énfasis en la persona y su deficiencia, caracterizada como una anomalía patológica que le impide realizar actividades que se consideran normales. La persona con discapacidad es considerada como un individuo desviado de un supuesto estándar y, por dicha razón, limitado o impedida de participar plenamente en la interacción social. (Acuña y Bulit, 2010).
- En 1994 se modifica la anterior ley y se expide la Ley 24.314; sustituyendo el capítulo IV (Transporte y Arquitectura Diferenciada), compuesto por los artículos 20 al 22, mencionando tres medidas distintas en un intento por ampliar las garantías a esta población. Primero, gratuidad en el transporte para las PCD desde su residencia hasta el establecimiento de educación o rehabilitación. Segundo, expedición de un distintivo con el cual las PCD podían acreditar derechos de libre tránsito y estacionamiento. Por último, la obligatoriedad en todas las obras públicas y privadas de garantizar las adecuaciones necesarias para la libre circulación de las PCD.

- Por otra parte, los derechos de las personas con discapacidad alcanzan su máximo reconocimiento constitucional en el año 1994 durante la reforma constitucional, imponiendo al congreso en el inciso 23 del artículo 75 el “mandato de legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre los derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad” (Acuña y Bulit, 2010).
- Ley 25.504/01, estableció el Certificado Único de Discapacidad (CUD) como documento público que acredita la existencia de una discapacidad (más no el grado de la misma), permitiendo al Ministerio de Salud otorgar opciones de rehabilitación para las PCD y demás beneficios establecidos por el Estado.
- En 2002 se modifica el Código de Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dando paso a la Ley 962-Accesibilidad Física para Todos. Realizando modificaciones técnicas (especificación de medidas, materiales, ángulos de inclinación, distribución de espacios, entre otros), ampliando la perspectiva sobre Accesibilidad, incluyendo conceptos como Accesibilidad al medio Físico y Adaptabilidad.
- En 2008, se incorpora al ordenamiento jurídico la CDPCD ratificada mediante la Ley 26.378/2008, convirtiéndola en la ruta rectora para el trabajo a desarrollar referente a las PCD. La Convención se encuentra por encima del resto de leyes, teniendo jerarquía constitucional establecida en la Ley N° 27.044 del año 2014. Es decir, que cualquier Ley que sea contraria a lo que establece la Convención resulta incompatible y por tanto debe ser modificada y/o derogada (Nassif, 2019, p.62).

#### 4. Sistemas Integrados de Transporte Masivo en el Mundo

El servicio de transporte público se ha convertido en una herramienta importante a la hora de planear una ciudad y, es utilizado como solución para la movilización de la población, bajo una promesa de eficiencia, comodidad, calidad, accesibilidad, frecuencia, etc. Sin embargo, a lo largo de esta revisión, notaremos que la normatividad y la planeación, muchas veces distan de la realidad y, aún en países donde la puesta en marcha del sistema pone diversas herramientas al servicio de las PCD, seguimos encontrando elementos por mejorar. Así mismo, encontramos una concordancia de dicha normatividad con los estándares internacionales, aunada a una idea de los derechos que se quieren impulsar dentro de los territorios. Así mismo, los países escogidos para realizar la comparación (pertenecientes a Europa, Centro América y Suramérica), cuentan con sistemas similares al de Santiago de Cali, lo cual permite una comparación cercana a la realidad.

A continuación, se analizarán los modelos de Transporte Masivo que se asemejan al Masivo Integrado de Occidente (MIO) de Santiago de Cali en los países cuyas legislaciones para las PCD son sujeto de análisis en esta investigación, con el fin de identificar como se ha llevado a la práctica el reconocimiento del derecho a la accesibilidad en temas de transporte que a la par con el derecho a la movilidad permiten construir autonomía, independencia y, la participación plena en todos los aspectos que las PCD deseen incorporar en su estilo de vida. Para este fin, utilizaremos la estructura de los indicadores propuestos sobre accesibilidad en el artículo 9 de la CDPCD (el cual promueve la puesta en práctica de medidas que garanticen igualdad de condiciones para el acceso de las PCD a servicios e instalaciones abiertas al público, información para el uso de estos servicios, asistencia por parte de personas calificado para el uso de estos servicios. Así como normas y directrices que garanticen Accesibilidad para las PCD), permitiéndonos concluir si efectivamente se cumple con los preceptos de la CDPCD en esta materia.

Por razones metodológicas de esta investigación, aunque los indicadores están contemplados para todo tipo de transporte y de espacios abiertos al público, solamente nos referiremos a los que se relacionan con el Sistema de Transporte Masivo, guardando uniformidad con el objeto de este trabajo.

#### **4.1 Madrid: EMT-Empresa Municipal de Transportes de Madrid S.A.**

**Número de Vehículos:** Según datos de 2018 cuenta con 2.049 vehículos.

**Acondicionamientos Para PCD:** El 100% de la flota cuenta con piso bajo y rampa de acceso para PCD. Sistemas para solicitar el despliegue de la rampa al momento de acceder al autobús. Asideros diseñados para facilitar uso del autobús a personas con discapacidad motora y/o visual. Botones de aviso de parada de colores contrastantes. Zonas reservadas y señalizadas para Personas con Movilidad Reducida. Asientos y apoyos adaptados en las paradas de buses, pavimentos diferenciados para guiado, dársenas o plataformas adaptadas para facilitar el acceso al vehículo de personas en sillas de ruedas.

**Tarifa Diferencial:** Tarifa social equivalente al 20% de descuento sobre la tarifa plena.

**Compromiso de Calidad en el Servicio y Programas Especiales:** Mejora continua de las estaciones y programas, gracias a la comunicación efectiva entre la comunidad y la EMT, ejemplo lo anterior, es el programa-¡Creemos en tu Autonomía! Creado en 2008, el cual ofrece acompañamiento a las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo, permitiendo utilizar el autobús sin necesidad de acompañamiento, pero, otorgando sentido de independencia a la PCD, pues se hace un seguimiento “de incognito” durante todo el trayecto de la persona, asegurando el traslado

hasta que la persona aprenda su recorrido (EMT, s.f., p.2)

**Servicios Adicionales:** Servicio de Interpretación y Traducción en Lengua de Signos, en el mostrador de atención al usuario.

**Educación del Usuario:** Formación continua mediante la impartición de formación sobre Accesibilidad en el Transporte por medio del curso “Accesibilidad Universal y Diseño para Todos” y, campañas de sensibilización y visibilización para facilitar la movilidad de las PCD en los autobuses. Fuentes: (EMT, s.f., p.61 y CTM, 2013, p.6)



*Dibujo 1:* Tipo de bus en funcionamiento en Madrid. (CTM, 2011, p.58)



*Dibujo 2:* Accesibilidad Autobús Plataforma Central Simple. (EMT, 2017)



**Dibujo 3**  
**Accesibilidad Autobús Plataforma Central Ampliada y Doble 2+1 (EMT, 2017)**



**Dibujo 4**



**Dibujo 5: Accesibilidad Autobús Plataforma Central Doble 2+2 (EMT, 2017)**

## 4.2. Ciudad de México: Metrobus-Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México



[Fotografía 1]. Personas con discapacidad en silla de ruedas antes de subir a autobús. Referencia estación Coyuya de Línea 2.

**Número de Vehículos:** Flota: 682 buses (INEGI, 2020)

**Acondicionamientos Para PCD:** 100% de la flota es accesible para las PCD,

cuentan con plataforma para ingreso.

**Tarifa Diferencial:** Tarifa gratuita para PCD

**Acomodaciones Complementarias Para PCD:** Alarma acústica, pasamanos con colores contrastantes para personas con visión reducida, anuncios visuales en pantallas de arribo a estación y de estaciones en mantenimiento, anuncios auditivos de arribo a cada estación. El sistema también ofrece en sus estaciones puerta de cortesía, rampas en banqueta y para ingreso a la estación, elevadores para sillas de ruedas, semáforos peatonales auditivos en los cruces de los buses, guía táctil para personas invidentes y con visión reducida, placas en Braille, botón de alerta para uso de las PCD, botón para conocer el próximo arribo de autobús de manera sonora dentro de la estación, guía táctil con botonaduras para indicar un cambio de dirección ubicadas a nivel de piso en las estaciones, sanitarios accesibles familiares, puntos de abordaje preferentes, señalización visual, espacio para viajar con perros de servicio y asistencia. Anuncios luminosos y auditivos para el cierre de puertas Fuente: (Gobierno CDMX, Accesibilidad Metrobús, 2020) (Expansión Política, 2020)

**Educación del Usuario:** Programa Metrobus Para Todos



[Fotografía 2]. Estación de Metrobus de CDMX



[Fotografía 3]. Interior de la Estación Ayuntamiento del Metrobús México D.F.

#### 4.3. Santiago de Chile: Red Metropolitana de Movilidad (Red)

**Número de Vehículos:** 676 vehículos (agosto de 2020).

**Acondicionamientos Para PCD:** 100% de la flota es accesible para las PCD, los vehículos cuentan con plataforma para ingreso.

**Tarifa Preferencial:** El sistema no tiene tarifa preferencial para las PCD. Las únicas tarifas preferenciales que el sistema otorga son para estudiantes y adultos mayores de 65 años en adelante.

**Acomodaciones Complementarias Para PCD:** Espacio especialmente diseñado para silla de ruedas al interior del vehículo, rampa manual para acceso de silla de ruedas, sistema de seguridad para pasajero en silla de ruedas, bloqueo mecánico y cinturón de seguridad, soporte de apoyo isquiático para pasajeros con movilidad reducida, botón lateral para solicitar parada del vehículo en el lateral del espacio para silla de ruedas a altura del usuario de la misma, los timbres de parada del autobús tienen una P en el sistema de lectoescritura para personas invidentes, pasamanos horizontal para personas que usan silla de ruedas.



*[Fotografía 4].* Rampa de acceso a bus para PCD.



[Fotografía 5] Interior de un articulado de Red con señalética y espacio para PCD

**red** Metropolitana de Movilidad

metro y metrominutos.

Por lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones avanza para crear mecanismos que permitan brindar un transporte público universal y equitativo.

De esta manera, los buses de **Red Metropolitana de Movilidad**, en su mayoría, cuentan con las siguientes características:

- Espacio especialmente diseñado para silla de ruedas en el interior del vehículo.
- Rampa manual para acceso de la silla de ruedas.
- Sistema de seguridad para pasajero con silla de ruedas con bloqueo mecánico y cinturón de seguridad.
- Soporte de apoyo isquiático para pasajeros con movilidad reducida.
- Botón para solicitar la parada del vehículo en el lateral del espacio para silla de ruedas en la altura correspondiente para fácil acceso.

Actualmente, el 87,3% de la flota de buses de **Red Metropolitana de Movilidad** cuenta con accesibilidad.

### NUEVOS BUSES ECOLÓGICOS EURO VI

Soporte de apoyo para pasajeros con movilidad reducida

Espacio para silla de ruedas con cinturón de seguridad y sistema de bloqueo

Asientos acolchados y con apoya brazo abatible

Rampa de acceso universal

Puertas con sistema controlado de cierre

Asientos preferenciales con apoya brazos móviles

Cabina segregada para conductor

**Otras características**

- 40 Asientos
- 91 Pasajeros
- Wifi
- Aire acondicionado
- Cargadores USB

#MejorTransporte

CHILE LO HACEMOS TODOS

Dibujo 6: Diseño nuevos buses flota Red

#### 4.4. Buenos Aires: Metrobús (Colectivos)

**Número de Vehículos:** No está claro cuál es la totalidad de la flota, ya que, los datos estadísticos se concentran en la población beneficiada la cual asciende aproximadamente a 1.500.000 personas. Además, el sistema es una combinación entre los buses tradicionales y los nuevos articulados.

**Acondicionamientos para PCD:** rampa de acceso para PCD en las paradas (Metrobus no cuenta con estaciones como en otros países)

**Tarifa Preferencial:** El servicio para PCD es gratuito.

**Acomodaciones Complementarias Para PCD:** carteles en Braille con nombre e información de la parada donde se arriba, barandas para facilitar el uso de las paradas para las PCD, baldosas de precaución: “con el objetivo de indicar el lugar donde se detiene el colectivo se instalaron baldosas con formas cuadradas en su interior” (BAC, s.f.), baldosas guías: “tienen una textura especial para guiar a la persona invidente hacia el lugar de detención del colectivo” (BAC, s.f.), espacio para silla de ruedas dentro de los buses, pasamanos para facilitar la circulación dentro de los buses, señalética de alto contraste.

**Compromiso de Calidad en el Servicio:** Buenos Aires se acoge los ODS relacionados con el desarrollo de asentamientos humanos accesibles, sostenibles, inclusivos, donde la inclusión sea la norma y no la excepción. Los sistemas de transporte son un elemento esencial en ese compromiso con la inclusividad de todos los estamentos de la población.



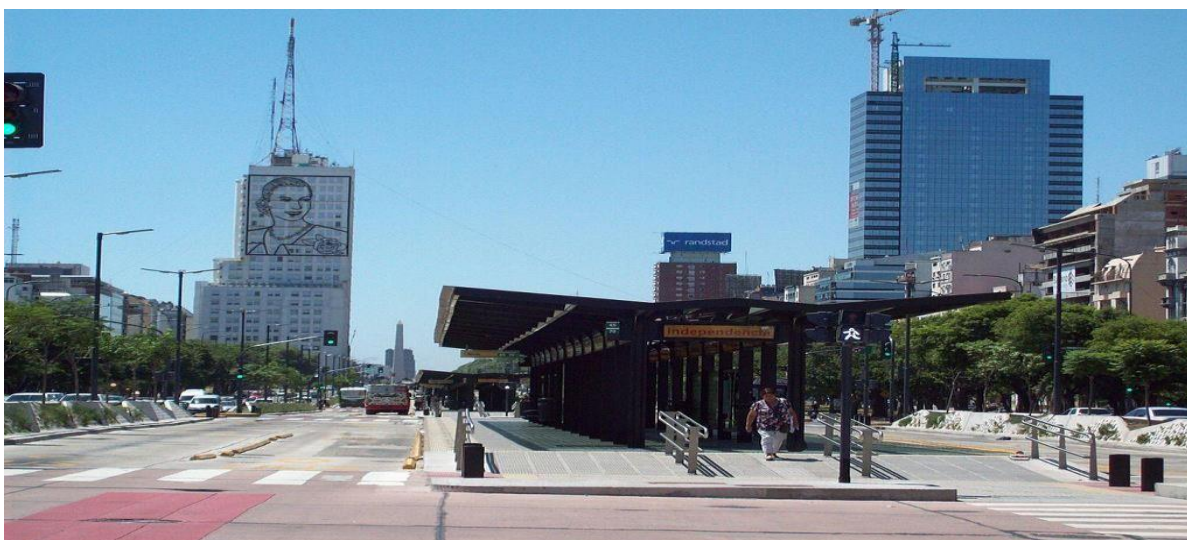
*Dibujo 7: Diseño de Colectivo*



*[Fotografía 6]. Ómnibus articulado con fuelle, 18.5 metros de largo, capacidad para 180 pasajeros*



[Fotografía 7]. Piso bajo acceso a buses de usuarios de sillas de ruedas



[Fotografía 8]. Metrobús, parada Obelisco (Rampa de acceso PCD)

#### 4.5 El SITM-MIO Frente a otros SITM

El SITM-MIO cuenta con una flota de 931 buses entre alimentadores, padrones y articulados más el MIO Cable que sirve al sector de ladera. El cubrimiento total en kilómetros es de 39 kilómetros de vías troncales, 123 de vías pre-troncales, y 120 kilómetros de vías complementarias, según Metrocali, entidad encargada de la administración del sistema. En teoría el SITM-MIO cubre la mayor parte de la ciudad.



[Fotografía 9] Estación Unidad Deportiva del SITM-MIO. Buses Articulado y Alimentadores y MIO Cable (<https://occidente.co/cali/la-proxima-semana-ampliaran-horario-del-mio-y-el-mio-cable/>)

Desde el comienzo de operación, el sistema se ha enfrentado a problemas de financiación dada la tardanza para habilitar el 100% de las vías para el tráfico de los buses articulados. Es por esto que la ciudadanía ha tenido que usar medios de transporte alternativos como el uso de antiguos buses urbanos, de los cuales quedan aún 480 buses urbanos que, al no estar articulados con el SITM-MIO son competencia directa del mismo. Por otro lado, los carros particulares que prestan servicios de colectivos, los taxis tradicionales, las gualas y las moto-taxis, son otros actores que compiten por los pasajeros que deberían usar el SITM. Adicionalmente, la proliferación de motos particulares, hacen que el volumen de pasajeros en el SITM-MIO no sea el adecuado para hacer que el sistema sea viable, y, por lo tanto, el servicio en cuanto a frecuencias, cobertura geográfica, y puntualidad sea caótico para todos los usuarios. Desde esta realidad, el SITM-MIO no garantiza ni a los usuarios con discapacidades ni a los usuarios sin discapacidades un servicio confiable, agravando, de esta forma, la situación de las PCD,

quienes se ven sometidas a usar medios alternativos de transporte poco seguros y no diseñados para sus necesidades.

Ante la pregunta inicial que hicimos al principio podemos responder que la movilidad en Santiago de Cali ha sido transformada para las PCD positivamente en cuanto a la construcción de infraestructura que puso en el radar de las decisiones administrativas municipales a las PCD. Antes del SITM-MIO, no teníamos un sentido de urgencia para brindar acceso al transporte público a las PCD. Sin embargo, ante la segunda parte de la pregunta, podemos decir que el SITM-MIO, en la práctica, aún no es un agente transformador de la movilidad. Las falencias del servicio, derivadas de dinámicas sociales complejas (desempleo, pobreza, entre otros) que no se desarrollan en este ensayo, hacen que el SITM-MIO sea en la práctica un sistema fallido para toda la población, incluyendo a las PCD.

Desde el punto de vista de acomodaciones para PCD en el sistema, es de destacar que 600 buses cuentan con plataformas elevadoras, las terminales cuentan con rampas de acceso, losetas táctiles, y señalética en braille. Aun así, los problemas de accesibilidad al Sistema por parte de las PCD no se limitan a la falta de infraestructura. La accesibilidad al sistema está limitada por las fallas estructurales que no permiten que el servicio se preste de una manera regular y consistente, lo que de hecho hace inviable para las PCD su uso como medio preferido de transporte.

Como un aspecto a destacar, el SITM empezó a brindar, a partir de noviembre de 2019, tarjetas de acceso sin costo para que la población con algún tipo de discapacidad en la ciudad pueda tener acceso al SITM. Con esta medida el SITM-MIO se puso a la par con los sistemas de España, México y Argentina.

Comparado con otros SITM, el MIO, en materia de accesibilidad, medianamente brinda garantías de acceso a las PCD desde el punto de vista de infraestructura. Es evidente que las normas internacionales y la legislación colombiana han permeado a las administraciones públicas (como lo veremos en la siguiente sección), y que se han hecho esfuerzos e inversiones por brindar acceso a la movilidad de las PCD de una forma inclusiva. En la actualidad, Metrocali (la firma operadora del SITM-MIO) está llevando a cabo capacitaciones en las diferentes comunas de Santiago de Cali para socializar los servicios del SITM-MIO (fuente: <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/169471/mio-abre-espacios-de-dialogo-para-atender-las-necesidades-de-personas-con-discapacidad/>), y poner al corriente a la población de PCD sobre la forma como el SITM-MIO capacita a sus empleados para que brinden trato preferencial a las PCD que usan el sistema.

##### **5. Análisis de Planteamientos en Materia de Movilidad y Accesibilidad para las Personas con Discapacidad en los Planes de Desarrollo Municipales de Santiago de Cali, 2008-2020.**

De acuerdo con el artículo 311 de la C.P., Capítulo III-DEL RÉGIMEN MUNICIPAL, “En cada Municipio habrá una corporación político-administrativa elegida popularmente...que se denominará Concejo Municipal...” (Secretaría General del Senado, 2021). Desde esta corporación, el alcalde, los concejales y otros actores; podrán presentar Proyectos de Acuerdo que posteriormente pueden convertirse en Acuerdos Municipales; los cuales como acto jurídico de carácter general y con atribuciones constitucionales; permiten implementar medidas de obligatorio cumplimiento dentro del territorio de influencia del mismo; en este caso el Distrito Especial de Santiago de Cali.

como parte de los grupos poblaciones con necesidades especiales, justificando de esta manera estos Acuerdos. A continuación, se dará un resumen de cada uno junto con su finalidad:

- *Acuerdo 0365/2014-Por el cual se organiza el Comité municipal de discapacidad CMD en el municipio de Santiago de Cali*, que será un organismo de deliberación, construcción, seguimiento y verificación de la puesta en marcha de las políticas, estrategias y programas que garanticen la inclusión social de las PCD, en coordinación con el Sistema Nacional de Discapacidad, los Comités Locales de Discapacidad, el Comité Departamental de Discapacidad y el Consejo Nacional de Discapacidad. Es decir, que debe existir una articulación frente al manejo que se dará a las diversas discapacidades, teniendo presente las directrices del orden nacional y su consecuente aplicación en los órdenes departamentales y municipales. Aunque, sería pertinente que desde el orden nacional se tenga en cuenta la diversidad del territorio y la percepción que se tiene frente a la discapacidad. Este comité tiene las funciones de vigilar, proponer, recopilar información estadística, identificar las necesidades de las PCD, programas y proyectos existentes para la inclusión social de este grupo

poblacional, promover la conformación y fortalecimiento de las Organizaciones sin Ánimo de Lucro enfocadas en las PCD y su participación en procesos de construcción y seguimiento de P.P. para PCD.

- *Acuerdo Municipal 0382-Por medio del cual se adopta la política pública y el plan indicativo de atención a la discapacidad en el municipio de Santiago de Cali y se deroga el acuerdo 0197 de 2006.* Mediante la adopción de la P.P. Municipal de atención a la discapacidad en Cali, para atender a las PCD de manera permanente a través de planes, procesos, proyectos y programas que la Administración Municipal realice: los principios orientadores de la P.P son el reconocimiento de la persona como sujeto de derechos y deberes, reconocimiento de la diversidad y la identidad-respeto a la diferencia, autonomía con responsabilidad-posibilidad de un proyecto de vida propio, equidad con enfoque diferencial e igualdad de oportunidades, participación social activa en organizaciones de PCD enfocando las acciones en las problemáticas que atañen a esta población, actuaciones que se manifiestan en planes de acción transversales y de acuerdo con las necesidades de las PCD, reconocimiento mutuo, valorar la diferencia, atención integral e intersectorialidad, atención desde diferentes perspectivas para mejorar la calidad de vida de las PCD, sostenibilidad y continuidad-mantener la viabilidad de la P.P., mediante responsabilidades compartidas.
- *Acuerdo Municipal 0265-Por medio del cual se institucionaliza el programa de cultura y educación ciudadana de la movilidad en Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones.* Este Acuerdo se concentra en proporcionar educación vial en distintos escenarios y, a todos los actores viales. De allí, que se plantee esta formación desde

los niños en etapa escolar, utilizando las escuelas como organismos replicadores. También, se menciona la participación de los medios masivos de comunicación como canales efectivos hacia la mayor cantidad de ciudadanos posibles, pues este tema no solamente es para conocer la normatividad ni las consecuencias de no aplicarla. Si no también, es una herramienta para transformar la realidad de la ciudad desde los habitantes que, en últimas, son quienes interactúan con el territorio permanentemente.

- *Decreto N° 4112.010.20.0332-Por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones.* En este decreto se manifiesta la importancia del desarrollo normativo a nivel internacional y nacional, donde se considera el desarrollo de medios de transporte sostenibles, limpios y amables con el medio ambiente. Este PIMU como instrumento maestro de planificación de la movilidad con enfoque de sostenibilidad, se introduce en nuestra legislación en la Ley 1083 de 2006-Normas sobre Planeación Urbana Sostenible, donde se da prelación a actores viales como el peatón, medios como la bicicleta y transporte público en vez de vehículos particulares. Además, se extiende a dos años la posibilidad de adoptar el PIMU en un 100% en la ciudad, teniendo en cuenta las medidas que deben adoptarse para que sus beneficios se vean reflejados en la ciudad y sus habitantes. Así mismo plantea, PIMU plantea un modelo de movilidad sostenible definido por Loo y Chow (como se citó en the World Commission on Environment and Development, 1987) como un elemento que satisface las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de futuras generaciones de satisfacer las suyas. Lo cual deja abierta la posibilidad de modificar las decisiones

en materia de movilidad en la medida que la ciudad y los actores viales vayan sufriendo transformaciones, producto de las necesidades surgidas en el territorio. De allí, se desprende la propuesta de incluir dentro del plan de acción del PIMU; el Plan de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM), transversalizando la concepción de “Accesibilidad Universal” a todos los subsistemas planteados dentro del PIMU; tales como: el Subsistema de Movilidad Peatonal (SMP), Subsistema de Movilidad en Bicicleta (SMB), Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SITM), a la vez compuesto por los siguientes sistemas: Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera (STC-Ladera), Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia (STA Intermunicipal), Sistema Ferroviario Urbano Metropolitano, Sistema de Transporte Fluvial del Río Cauca (STF Río Cauca), Sistema de Transporte Mixto (ST Mixto), Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMT Privado)-red vial, estacionamientos, Subsistema de Logística y Transporte de Carga (SLTC), Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control (SRMC).

### **5.1. Para Vivir la Vida Dignamente 2008-2011-Jorge Iván Ospina**

- Adoptado mediante el Acuerdo Municipal 0237 de 2008, el cual manifiesta la idea de una Cali visionaria, democrática, segura, saludable, educadora, deportiva, multicultural, verde, incluyente y productiva, que garantiza que los recursos públicos que se invierten en el municipio, que se privilegien a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los menos favorecidos, para que todos podamos vivir la vida dignamente (p.2)

- Para el año 2009, la población en Santiago de Cali ascendía a 2.119.908 personas, y la demanda por mejores medios de movilidad se creó un programa de 21 mega obras con el propósito de superar el atraso histórico que en ese momento tenía Santiago de Cali en su malla vial. Por ello, se puso en marcha la creación del Masivo Integrado de Occidente (MIO) como un sistema de transporte masivo que recorriera la totalidad de la ciudad y contribuyera a la mejora en esta materia.
- Para el periodo de tiempo en el cual está enmarcado este plan de desarrollo, se contabilizaron 136.581 personas con algún tipo de discapacidad. El 25% menores de 20 años, el 50% entre 20 y 59 años y el 31% mayor de 60 años. De acuerdo con dicha clasificación, las funciones más afectadas eran: movimiento (21%), sistema nervioso (20%), visión (17.0%), voz y habla (10%), sistema cardiorrespiratorio (9%), digestión y metabolismo (4.6%), sistema genital y reproductivo (2.7%), demás órganos de los sentidos (1.60%), piel (1.9%) y otros (3.1%). (DAPM, s.f.).
- El Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO uno de los mayores retos de transformación urbana y social se empieza a construir en abril de 2004, con el corredor con el tramo de la troncal carrera 1ª entre calles 70 y 47, con una longitud de 2.0 km. (DAPM, s.f.)
- “Cali es nuestra gente” fue uno de los programas del Plan de Desarrollo 2008- 2011, creado para mitigar las condiciones de vulnerabilidad de varios sectores sociales, valorando la diversidad de cada uno de estos grupos, con la pretensión de garantizar los derechos humanos de cada uno de ellos y, focalizando el gasto social en la garantía

de la vida y la reconstrucción del tejido social (DAP, 2011). Específicamente para las personas con discapacidad, se diseñó el Macro-proyecto “Sembrando Esperanza”, logrando una ejecución 92.4% durante los cuatro años de mandato del alcalde Ospina, atendiendo a 1982 personas con atención integral (DAP, 2011), lo anterior no es muy específico, ya que, no se logra detectar que significa atención integral para la administración municipal. Así mismo, se menciona la atención de 7592 personas de esta población en programas deportivos y recreativos, careciendo de una especificidad adecuada.

- En el capítulo de movilidad, el programa “Cali en Movimiento”, hace énfasis en la necesidad de mejorar los tiempos de desplazamiento y las condiciones de accesibilidad de las personas y del transporte de carga de manera segura, eficiente, aun costo razonable y consistente con la salud humana y el ecosistema (DAP, 2011). Este plan, se compuso de dos Macro-proyectos: “El MIO y el MIO cable son nuestros” y “Cali vía de vida: movilidad y malla vial” con un porcentaje de cumplimiento estimado en 84.8%, se mencionan siete metas a cumplir en cada uno de los Macro proyectos, mencionando altos índices de ejecución en términos de construcción de vías, recuperación de espacio público, medición de satisfacción de los usuarios frente al sistema, tarifa preferencial a población educativa perteneciente a los estratos 1 y 2, así como a estudiantes del SENA, restauración y renovación de equipamiento para la regulación del tránsito en la red vial (DAP, 2011), entre otras. Sin embargo, no hay mención alguna de la población con discapacidad, no hay un planteamiento claro frente a las necesidades en materia de movilidad de esta población, a pesar de su inclusión en otros programas y Macroproyectos, como se mencionó anteriormente.

Tabla 1  
Sistema de indicadores del Plan de Desarrollo 2008-2011  
Índice de eficacia 2008-2011

Macroproyecto	Código indicador	Meta	Indicador	Unidad de medida	Linea de base	2008-2011		Nivel de cumplimiento	Nivel de cumplimiento ajustado	Fuente de información	Responsable
					2007	Meta	Ejecución				
36.1 EL MIO Y EL MIO CABLE SON NUESTROS	MR 2010101	A diciembre de 2011, El SITM tiene una cobertura del 92%.	Cobertura del MIO	%	0	92.0	85.7	93.17%	93.17%	Metrocali	Metrocali
	2010102	A diciembre de 2011, están concluidos 37 km de comedores troncales del Mismo Integrado de Occidente, MIO	Kilómetros construidos troncales MIO	km	10.5	37.0	34.1	85.88%	85.88%	Metrocali	Metrocali
	2010103	A diciembre de 2011, el SITM está integrado con sistemas de transporte: COMPLEMENTARIOS (MIO-CABLE) y tendrá cobertura de 100% del sistema de transporte público colectivo (MIO)	MIO - CABLE construido	Número	0	1	0	0.00%	0.00%	Metrocali	Metrocali
	MR 2010201	A diciembre de 2011, el nivel de satisfacción del usuario del SITM es del 75%	Nivel de satisfacción del SITM	%	0	75.0	73.2	97.60%	97.60%	Metrocali	Metrocali
	2010301	A diciembre de 2011, se ha recuperado 200.000 m2 de espacio público accesible en comedores troncales	Espacio público recuperado	m2	126,550	287,701	331,285	127.03%	100.00%	Metrocali	Metrocali
	2010302	A diciembre de 2011, se ha reducido en 414,000 toneladas las emisiones de CO2	Emisiones de CO2	Tonelada	0	414,000	856,340	158.29%	100.00%	Metrocali	Metrocali
	2010401	A diciembre de 2009, se implementará una tarifa preferencial en el servicio de transporte MIO para estudiantes discapacitados y para adultos mayores	Personas beneficiadas con tarifa preferencial MIO	Número	0	5,300	5,300	100.00%	100.00%	Metrocali	Metrocali
2020101	En el periodo 2008-2011, se ha elaborado el Plan de Movilidad para Santiago de Cali	Plan de movilidad	%	0	100	100	100.00%	100.00%	SITM, SIV, Metrocali, DAP	DAP	

Macroproyecto	Código indicador	Meta	Indicador	Unidad de medida	Linea de base	2008-2011		Nivel de cumplimiento	Nivel de cumplimiento ajustado	Fuente de información	Responsable
					2007	Meta	Ejecución				
36.2 CALI VIA DE VIDA: MOVILIDAD Y MALLA VIAL	2020102	En el periodo 2008-2011, se realiza una longitud aproximada de 250 km de vías adelantadas por el Sistema de Vialización	Longitud de vía realizada por el Sistema de Vialización	km	0	250	82.0	32.81%	32.81%	SIV	SIV
	2020201	En el periodo 2008-2011, se rehabilita un 27.4% de las vías que se encuentran en mal estado	Longitud de vía rehabilitada	km	421	115.2	108.8	94.44%	94.44%	SIV	SIV
	2020301	En el periodo 2008-2011, se pavimentan un 21% de las vías no pavimentadas	Longitud de vía pavimentada	km	117	24.5	18.0	75.92%	75.92%	SIV	SIV
	2020302	A diciembre de 2010, se ha pavimentado el 100% del tramo Bitúmico de la vía Vuelta de Occidente	Longitud de vía pavimentada vuelta de occidente	km	0	12.5	8.8	54.40%	54.40%	SIV	SIV
	MR 2020301	A diciembre de 2011, se ha reducido en 20% la accidentalidad vial	Tasa de accidentalidad vial	Accidentes por cada mil vehículos	52.0	41.8	30.9	20.04%	100.00%	SITM	SITM
	2020302	A diciembre de 2011, el 100% del equipamiento para la regulación del tránsito en la red vial, se ha restaurado, depurado y tecnificado	Tasa de implementación y renovación del equipamiento	Número	210	328	328	100.00%	100.00%	SITM	SITM
2020101	En el periodo 2008-2011, se ha elaborado el Plan de Movilidad para Santiago de Cali	Plan de movilidad	%	0	100	100	100.00%	100.00%	SITM, SIV, Metrocali, DAP	DAP	

Nota: Tomado de "Evaluación del Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2008-2011", 2012, Departamento Administrativo de Planeación Municipal

## 5.2. “CaliDA-una ciudad para todos” 2012-2015-Rodrigo Guerrero Velasco

- Aprobado mediante Acuerdo Municipal 0326 de 2012 bajo la visión de una Cali que privilegia los derechos de las personas, fortaleciendo la tolerancia, la convivencia pacífica y la unión, buscando un incremento de bienestar, felicidad y enaltecimiento de la vida. Así mismo, se menciona el aprovechamiento de los recursos naturales de manera sostenible, sin dejar de potenciar proyectos colectivos generadores de desarrollo humano y de rentabilidad, aunque se hace énfasis en el respeto de los derechos humanos, así como el reconocimiento y respeto a las reivindicaciones étnicas y territoriales de las comunidades que hacen parte de la zona Pacífica y cuya vida se desarrolla dentro del espacio rural y urbano de Santiago de Cali.
- Entre los principios rectores del PDDM se afirma el principio de atención con enfoque diferencial, priorizando a los grupos de especial protección entre ellos, las PCD, propugnando por el desarrollo de sus capacidades y garantía de derechos, e inversión social efectiva prioritaria, destacando el enfoque en DD. HH y construcción de ciudadanía, focalizando los recursos económicos a los grupos poblaciones más vulnerables; buscando el bienestar general y mejoramiento en la calidad de vida en general.
- Con referencia al objeto de este trabajo, dentro del PDDM, los programas desarrollados para garantizar la Movilidad y Accesibilidad de las PCD se encuentran divididos en dos líneas: CaliDA: Bienestar para todos, componente: Cali, un territorio que avanza hacia el desarrollo social, programa: equiparación de oportunidades para la población con discapacidad, con un nivel de cumplimiento del 94.6%.

- Las metas relacionadas directamente con Movilidad y Accesibilidad de PCD al SITM dentro de esta línea fueron 3: La primera, personas con discapacidad con apoyo para su movilidad urbana en el MIO, tuvo una meta de cobertura de 700 personas y alcanzaron a cubrir 730, logrando un porcentaje de cumplimiento de 104.9%, con una inversión de 184.000.000 millones de pesos. Dicha meta, estaba asociada a la Secretaría de Bienestar Social y consistió en la repartición de ayudas técnicas tales como: sillas de rueda y bastones para facilitar el acceso al sistema. Segundo, vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuado para el uso de las PCD, cuya meta fue la adquisición de 36 buses adaptados con rampas elevadoras y espacios para la ubicación de usuarios con sillas de ruedas, se lograron adquirir 100 (hubo dos metas para este mismo fin), asignando un porcentaje de ejecución de 128.28%, con un gasto presupuestal de más de 3.600 millones de pesos. Por último, infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuado para el uso de PCD, con una meta de avance de las obras del 62% y logrando el 100%.
- A pesar que el programa menciona explícitamente la Accesibilidad como elemento importante, no hubo claridad frente a como se garantizará el Acceso al sistema a las PCD ni el derecho a la Movilidad. Además, su enfoque es netamente en infraestructura como estaciones y la construcción del Miocable (sistema de transporte complementario al MIO, para los habitantes de las zonas de ladera) del cual no hubo avance en su construcción durante esta administración. Cabe la posibilidad de haber enfocado las metas y obras, a incrementar el desplazamiento dentro de la ciudad, pues al construirse más carriles exclusivos y estaciones, la cobertura también aumentaría. Pero, esto no garantiza un incremento en el uso, goce y disfrute por parte de las PCD, por lo cual, también se nota un discurso inclusivo igual que en el PDDM 2008-2012 pero, un entendimiento conceptual no garantiza los derechos de las PCD, son las obras y el desarrollo de

infraestructura focalizada y acorde con los distintos tipos de discapacidad, lo que podría llevarnos a pensar en un escenario donde las PCD sean tenidas en cuenta.

Tabla 2: Seguimiento al cumplimiento de productos  
Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015 CaliDA-una ciudad para todos

Componente	Programa	Sector DNP	Código indicador	Indicador de producto (Descripción)	Unidad de medida	LB 2011	2012-2015		Nivel de cumplimiento	Nivel de cumplimiento ajustado	Responsable	Recursos (\$)		
							Meta	Ejecución				Inversión	Funcionamiento	Gestión
	32030070005	Personas con discapacidad con apoyo para su movilidad urbana en el MIO	Número	0	700	730	104.29%	100.0%	Bienestar	184,000,000	0	0		
3237 Equipación de oportunidades para la población con discapacidad	32030070006	Vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuado para el uso de personas con discapacidad	%	36	55	60.4	128.28%	100.0%	Metrocali	0	0	3,636,553,137		
	32030070007	Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuado para el uso de personas con discapacidad	%	62	100	100	100.00%	100.0%	Metrocali	0	0	161,155,768,883		
	32030070008	Vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuado para el uso de personas con discapacidad	%	36	55	60.4	128.28%	100.0%	Metrocali	0	0	3,636,553,137		

Nota: Tomado de: “*evaluación del plan de desarrollo del Municipio de Santiago de Cali-CaliDA una ciudad para todos 2012-2015*”. Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Tabla 3: Seguimiento al cumplimiento de productos  
Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015 CaliDA-una ciudad para todos

Componente	Programa	Sector DNP	Código indicador	Indicador de producto (Descripción)	Unidad de medida	LB 2011	2012-2015		Nivel de cumplimiento	Nivel de cumplimiento o ajustado	Responsable	Recursos (\$)		
							Meta	Ejecución				Inversión	Funcionamiento	Gestión
3452 SITM amigable y accesible	34050020002	Longitud de corredores troncales MIO habilitados	km	34.1	38.6	38.9	106.00%	100.0%	Metrocali	184,475,338,230	0	44,223,403,540		
	34050020003	Longitud de corredores pretroncales habilitados	km	150.5	243.0	419.6	290.92%	100.0%	Metrocali	0	0	96,677,316,173		
	34050020004	Pisos taller construidos	Número	2	4	2	0.00%	0.0%	Metrocali	0	0	0		
	34050020005	Construcción e iniciación del sistema aerospesuspendido MIO Cable en la Comuna 20	Número	0	1	1	100.00%	100.0%	Metrocali	0	0	30,839,625,658		
	34050020006	Estaciones terminales construidas	Número	2	9	4	28.57%	28.6%	Metrocali	0	0	45,696,485,577		
	34050030001	Mantenimiento de la red de ciclorutas	km	0	6	0.7	11.83%	11.8%	Infraestructura	1,108,408,142	0	0		
	34050030002	Ciclorutas construidas de la red Plan Maestro de Ciclorutas	km	19.6	50.0	35.3	51.58%	51.6%	Metrocali	1,619,759,491	0	4,071,354,649		
	34050030003	Parqueaderos de bicicletas en las terminales SITM	Número	2	7	4	40.00%	40.0%	Metrocali	0	0	591,444,104		

Nota: Tomado de: “*evaluación del plan de desarrollo del Municipio de Santiago de Cali-CaliDA una ciudad para todos 2012-2015*”. Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

### 5.3. “Cali Progresa Contigo” 2016-2019-Maurice Armitage Cadavid

- Aprobado mediante Acuerdo Municipal 0396 de junio de 2016, este PDDM planteó la posibilidad de una ciudad incluyente, con capacidad de liderar procesos de innovación, apostando por el bienestar de la población como eje principal en todo el proceso de toma de decisiones. La administración centró su enfoque en los grupos poblacionales más vulnerables y con la promesa de ejecutar dicho plan tanto en el área urbana como en la rural.
- En este PDDM, la movilidad se pensó como un conjunto de estrategias donde el peatón sería el actor principal. Además, el transporte público y los medios alternativos de transporte también serían ejes fundamentales. El eje 2, Cali amable y sostenible, fue una de las líneas desde donde se desprendieron los programas de movilidad y accesibilidad para las PCD, no el objetivo de este es “Privilegiar la movilidad sostenible, dándole prelación a los modos alternativos de transporte, bicicleta y peatón, y al transporte masivo a través del mejoramiento, mantenimiento y construcción de la malla vial...” (DAPM, 2020). El índice de cumplimiento del eje 2 estuvo entre un 80% y 90%, con el 81.7% del total de metas ejecutadas, aunque, dentro del 100% del PDDM se ubicó en un rango medio con el 67.7%, con un aporte esperado al PDDM de 24.7% frente a un aporte real de 16.7%. Específicamente, el componente de Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible, obtuvo una baja calificación con un 57.3% de ejecución total y un aporte real a la totalidad del PDDM del 4.0%, de acuerdo con la evaluación realizada por el DAPM.

- Las metas e indicadores relacionadas fueron un total de 9, específicamente del programa Movilidad en Transporte Público, donde solamente 1 de las metas, menciona concretamente el tema del Acceso para las PCD, aunque esta se encuentra relacionada con la adquisición de buses adaptados para su uso por parte de esta población (accesibles universalmente). Las demás metas e indicadores, están dedicados en su mayoría al tema de ampliación en infraestructura para el SITM MIO (construcción de carriles exclusivos, construcción de estaciones, ampliación de la capacidad operativa de los patios talleres y mantenimiento de espacio público asociados con las Terminales y Estaciones del SITM).
- De acuerdo con la evaluación del PDDM presentado por el DAPM, la meta consistió en la adquisición de 27 buses entre articulados, padrones y complementarios, con una inversión total de \$14.080.000.000, 66% de ejecución y nivel de ejecución ajustado del 100%. Sin embargo, cuando se observa la Matriz del Plan Indicativo, organizada por el área de Direccionamiento Estratégico-Planeación Económica y Social, notamos una disminución en la inversión planeada frente a la ejecutada durante este periodo de gobierno. De hecho, el presupuesto de inversión se redujo en \$10.100.000.000. Por ello, es pertinente indagar la totalidad de buses adquiridos, si hubo una renegociación con los proveedores, si los buses mencionados en la meta eran nuevo o, se tomarían del parque automotor existente, modificándose para su posterior uso por parte de las PCD y, la destinación del dinero de esta meta pues, técnicamente no hay otra meta o indicador dentro de este programa que permita dilucidar una garantía de Movilidad y Accesibilidad al SITM a las PCD, teniendo en cuenta que el PDDM menciona como una de sus hojas de ruta los ODS, en cuyo caso no se estaría garantizando el derecho a una ciudad y comunidad sostenible.

- Con referencia a la propuesta enmarcada dentro del programa, enfocada en la Movilidad para las PCD, nos encontramos con una meta a cargo de la Secretaría de Bienestar Social, donde originalmente se prestaría apoyo a 1000 PCD para su Movilidad en el SITM-MIO con una inversión de 358.440.000 durante todo el periodo. Pero, a diferencia de la meta incluida en el componente 2 del PDDM, esta meta tuvo un incremento presupuestal de 138.074.428 y, se incrementó el número de beneficiados a 2.220 personas. Aunque, la efectividad de la meta frente al desafío de la Movilidad de las PCD en el transporte público en este caso el MIO es lo que cabe preguntarnos, pues este apoyo pudo haberse otorgado en lo que se denomina las “ayudas técnicas”, es decir, sillas de ruedas, bastones, muletas y otros elementos que facilitan hasta cierto punto la movilidad de las PCD.

Lo anterior, no necesariamente esto se traduce en Acceso, uso, goce y disfrute pleno del servicio de transporte público. A partir de lo anterior, podemos decir que tenemos un PDDM en línea con los demás, existe claridad conceptual sobre las necesidad de incluir a las PCD dentro de los planes, programas y proyectos de ciudad, comprende que esta población tiene necesidades de inclusión, de atención especial, de P.P. que propugnen por su visibilización, yendo más allá de una política de subsidiariedad, hacia una transversalidad donde vivir los derechos sean lo cotidiano y no la excepción, donde los ODS se articulen con una visión de ciudad para toda la población, en vez de crear “versiones especiales” para los diferentes grupos poblacionales. Sin embargo, esta claridad conceptual no se traduce en lo propuesto en las metas y los planes indicativos. Por ejemplo, en el tema de movilidad y accesibilidad al SITM, los programas ejecutados no tienen el alcance suficiente para dar una solución definitiva que garantice el acceso de las PCD sin ningún tipo de barreras.

hay una flota adaptada pero corresponde a un porcentaje mínimo frente a la totalidad de la misma, así como también, se otorgaron ayudas para hacer más amigable la Movilidad dentro del mismo. Pero, nuevamente falta cobertura, teniendo en cuenta que las estadísticas mencionan un aproximado del 15% del total de la población de la ciudad que tiene alguna discapacidad. Además, no es claro el tipo de ayuda otorgada ni la eficacia en cuanto a garantizar la Movilidad de las PCD en el SITM.

Tabla 4: Seguimiento a metas de producto  
Evaluación de Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresas Contigo”

42010030007	Buses (articulados, padrones y complementarios) con accesibilidad universal vinculados.	Porcentaje	60.0	63.0	66.0	100.0%	Metro Cali S.A.	0	0	14,080,000,000
-------------	---	------------	------	------	------	--------	-----------------	---	---	----------------

Nota: Tomado de “Evaluación del plan de desarrollo del municipio de Santiago de Cali 2016-2019, Cali progresa contigo”. Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Tabla 5: Matriz de Plan Indicativo  
Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresas Contigo”

Código indicador	Meta (Descripción)	Indicador (Descripción)	Unidad de medida	Variables	LB_2015	Meta Cuatrienio	Tipo de meta	Metas				Recursos				
								M-2016	M-2017	M-2018	M-2019	I-2016	I-2017	I-2018	I-2019	I_2016-2019
42010030007	En el periodo 2016-2019 se vinculan 27 buses accesibles Universalmente	Buses (articulados, padrones y complementarios) con accesibilidad universal vinculados	Porcentaje	V1= Flota vinculada accesible V2= Total de flota Requenda	60,0	63,0	Mantenimiento	61,0	62,0	62,0	63,0	3.100.000.000	5.580.000.000	10.540.000.000	4.960.000.000	24.180.000.000

Nota: Tomado de “Matriz de Plan Indicativo”. Direccionamiento Estratégico Planeación Económica y Social

Tabla 6: Seguimiento a metas de producto  
Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresa Contigo”

41020010005	Personas con discapacidad con apoyo para su movilidad urbana en el SITM MIO	Número	770	1,770	2,220	100.0%	Secretaría de Bienestar Social	496,514,428	0	0
-------------	---	--------	-----	-------	-------	--------	--------------------------------	-------------	---	---

Nota: Tomado de “Evaluación del plan de desarrollo del municipio de Santiago de Cali 2016-2019, Caliprogesa contigo” Seguimiento a metas de producto. Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Tabla 7: Matriz de Plan Indicativo  
Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresa Contigo”

2016-2019	Código indicador	Meta (Descripción)	Indicador (Descripción)	Variables	LB_2016	Meta Cuatrienio	Tipo de meta	Metas				Recursos					
								M-2016	M-2017	M-2018	M-2019	I-2016	I-2017	I-2018	I-2019	L_2016-2019	
	4,271	41020010005	En el período 2017-2019, reciben apoyo 1.000 personas con discapacidad, para su movilidad urbana en el SITM MIO	Personas con discapacidad con apoyo para su movilidad urbana en el SITM MIO	V1: Personas con discapacidad apoyadas para su movilidad	770	1.770	No programada	0	1.120	0	1.770	0	108.440.000	0	250.000.000	358.440.000

Nota: Tomado de “Matriz de Plan Indicativo”. Direccionamiento Estratégico Planeación Económica y Social

#### 5.4. “Cali Unida Por La Vida”, 2020-2023-Jorge Iván Ospina

- El PDDM denominado Cali Unida por la Vida plan no contiene programas específicos en materia de Movilidad y Accesibilidad para las PCD.
- La pandemia del Covid-19, cambió las prioridades presupuestales y de desarrollo.
- La protesta social de 2021, afectó la infraestructura física de varias estaciones del SITM, ocasionando el cierre de varias de estas, lo que afectó la cobertura del sistema y la posibilidad de los usuarios de acceder al mismo. La postpandemia ha incrementado el número de PCD.

## 6. Resultados y Discusión

Las PCD son sujetos de derechos que paulatinamente han ganado la batalla de haber pasado a ser percibidas como sujetos de caridad y benevolencia social a ser consideradas sujetos de derechos que expresan sus necesidades y le exigen a los gobernantes que sean incluidas en sus

planes de desarrollo en el ejercicio social de defensa de los derechos humanos para todos. En lo que se refiere a movilidad, los SITM considerados en este trabajo, demuestran de que, si es posible crear, diseñar e implementar espacios inclusivos, donde las PCD puedan desenvolverse libremente con dignidad y respeto. Este postulado queda evidenciado en los PDDM analizados en este ensayo, en los marcos jurídicos de Argentina, México, Chile, España y Colombia, y en la incorporación al orden jurídico de la CDPCD.

La inclusión para las PCD en los STIM parte de la base del entendimiento gradual en el tiempo de las PCD como sujetos de derechos que deben gozar, diferencialmente, de las mismas garantías de acceso y disfrute de todos los espacios territoriales a los que tienen acceso las personas sin discapacidades. Es claro que, al terminar este paso somero por las legislaciones para las PCD desde diferentes latitudes y culturas, y las implementaciones de SITM en cuatro países diferentes, descubramos que esfuerzos muy valiosos han sido hechos para que se hayan logrado marcos legales que, no solamente definen y caracterizan la discapacidad, sino que también proveen rutas de acción para incluir a las PCD de una forma humanizante, sensible y efectiva en el desarrollo de las ciudades. Por otro lado, la observación de los SITM en los países escogidos para los fines de este trabajo, nos permiten visionar el camino que nos falta para que el SITM-MIO sea un sistema inclusivo para las PCD y, por ende, para toda la ciudadanía.

No obstante, como es el caso de nuestra ciudad, no basta que las leyes estén escritas sobre el papel y que dentro de los PDDM se dediquen capítulos enteros a las PCD y sus necesidades. Es necesario que la voluntad política de los gobernantes sea permeada por el clamor silencioso de la población de PCD de nuestra ciudad. En la actualidad, aunque la infraestructura de las terminales y las estaciones están diseñadas para acomodar a las PCD, existen factores que hacen que la utilización del sistema sea inviable para una gran mayoría de PCD en la ciudad. A continuación, exponemos algunas de las falencias del SITM-MIO que lo hacen inviable como medio preferido

de transporte para PCD:

- La falta de cobertura geográfica de los buses alimentadores que transportan a los pasajeros desde sus vecindarios a las terminales hace que bien los usuarios tengan que caminar largos tramos para llegar a la terminal, o bien usen otro medio de transporte para moverse.
- Los accesos a las terminales de Paso del Comercio, Calipso, y Simón Bolívar son por medio de puentes peatonales, cuyas rampas de acceso para PCD en sillas de ruedas son muy largas y empinadas.
- La frecuencia de las rutas es bastante deficiente, lo que hace que los usuarios tengan que tomar medios alternativos para moverse (taxis, buses tradicionales, transportadores piratas, moto taxis, etc.).
- La congestión en las estaciones debido a la frecuencia irregular de las rutas hace el difícil el acceso a PCD, especialmente a PCD que usan sillas de ruedas.

Desafortunadamente, la mala planeación en la implementación del SITM-MIO lo ha hecho casi inviable económicamente, y, por lo tanto, la calidad del servicio requiere mejoras significativas para que el sistema pueda ser una alternativa de desplazamiento para toda la población. A noviembre de 2022, el SITM-MIO no garantiza ni siquiera el cumplimiento de los derechos de movilidad para usuarios sin discapacidades. La ciudadanía debe tomar conciencia de que cuando se une a los clamores de inclusión para los vulnerables, en este caso las PCD, de alguna forma asegura la inclusión para todos.

Es hora de que las PCD de nuestra ciudad creen una veeduría especial dentro de la alcaldía que sirva de asesora y consejera de los gobernantes y los tecnócratas, de tal forma, que las tomas de decisiones, la asignación de presupuestos y la construcción de infraestructura sean filtrados por la evaluación objetiva de su viabilidad o no viabilidad desde la perspectiva de las PCD. Esta veeduría debe ser creada con un presupuesto propio asignado por el concejo municipal y con PCD en su gobernanza.

Velar por la inclusión y el acceso libre de las PCD al SITM-MIO es un derecho que actualiza los derechos de toda la ciudadanía para tener un SITM a la altura de las necesidades de la población y de acuerdo con los desafíos que presenta geográficamente el territorio Caleño. Las reivindicaciones sociales para los grupos poblacionales minoritarios garantizan automáticamente los derechos sociales de todos, de ahí que la inclusión y la accesibilidad para las PCD deba ser una búsqueda de toda la ciudadanía; pues una sociedad no es lo suficientemente madura cuando, asegurando el cumplimiento de los derechos humanos para las mayorías, ignora o no implementa los derechos de las minorías, sea por la causa que sea. La inclusión de las PCD en la planeación de P.P., le dará a nuestro país una oportunidad ante el mundo de que, a pesar de los conflictos que nos han aquejado por generaciones, podemos construir un estado social de derecho para todos y todas.

A continuación, listamos algunas recomendaciones.

- Es necesario crear un sistema de monitoreo integral que incluya a la academia, para articular el trabajo de las dependencias de la administración distrital e informe con estadísticas y estudios de campo actualizados, los cambios en las necesidades y dinámicas del territorio.

- Debe existir coordinación y capacidad operativa entre las dependencias de la administración, así como un marco autónomo que permita un mejoramiento continuo en los planes, programas y proyectos que se ejecutarán en el territorio.
- Las metas e indicadores de los PDDM deben ser modificados y estudiados en compañía de la academia y otras instituciones que amplíen la visión de la administración frente a las problemáticas acontecidas en el territorio.
- La Movilidad y Accesibilidad de las PCD en el SITM-MIO debe tener presente el marco normativo existente, más que adaptaciones en el tiempo, se requieren diseños adecuados desde el principio de las obras y, donde se permita la inspección de las mismas por entidades expertas en la materia.
- La participación ciudadana es clave para detectar las necesidades dentro del territorio, no se debería realizar una planeación sin la debida participación y asistencia de los técnicos a los territorios donde están las necesidades.
- Los planes, programas y proyectos deben ser concebidos para su continuidad en el tiempo y con la posibilidad de ser modificados, pues en un tema diverso como las PCD, las modificaciones son inevitables.
- No solamente se debe velar por el cumplimiento de los indicadores de resultados, sino también por una medición del impacto que estos provocan en el territorio de lo contrario, las soluciones serán parciales y las necesidades no podrán ser subsanadas por completo.

- La Movilidad y Accesibilidad de las PCD al SITM debe tener un monitoreo por parte de tecnócratas que comprendan que este rubro es también una problemática de garantía de derechos.

## Referencias

Acuerdo Municipal Por el cual se institucionaliza el Programa de Cultura y Educación Ciudadana de la Movilidad en Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones. (15 de mayo de 2009). Concejo Santiago de Cali. 0265. [http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos\\_2009](http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos_2009)

Acuerdo Municipal Por el cual se organiza el Comité Municipal de Discapacidad-CMD en el Municipio de Santiago de Cali. (2014, 30 de mayo). . Boletín Oficial N° 71. 0365. [https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin\\_publicaciones/imagenes\\_documentos/documentoId7570.pdf](https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos/documentoId7570.pdf)

Acuerdo Municipal Por medio del cual se adopta la Política Pública y el Plan Indicativo de atención a la Discapacidad en el Municipio de Santiago de Cali y se deroga el Acuerdo 0197 de 2006. (24 de diciembre de 2014). Concejo Santiago de Cali. 0382. [http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos\\_2014](http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos_2014)

Acuña, C, Bulit Goñi, L. G. (Compiladores). (2010). *Políticas sobre la discapacidad en la Argentina-El desafío de hacer realidad los derechos*. Buenos Aires. Argentina: Siglo veintiuno editores.

Alcaldía de Santiago de Cali. (2017). *Anexo 1 Diagnóstico PDM 2016-2019*. [PDF file]. Recuperado de <http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/135028/documentos-y-anexos-2016>.

Alcaldía de Santiago de Cali. *Acuerdo 0237 de 2008 Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2008-2011-Para Vivir la Vida Dignamente*. Cali. Alcaldía de Santiago de Cali.

Alcaldía de Santiago de Cali. *Acuerdo 0326 de 2012 Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015- CaliDA una ciudad para todos*. Cali. Alcaldía de Santiago de Cali.

Alcaldía de Santiago de Cali-Departamento Administrativo de Planeación. *Diagnóstico Plan de Desarrollo 2008-2011 “Para Vivir la Vida Dignamente)*. Recuperado de:  
<http://www.cali.gov.co/documentos/buscar/?q=jorge+ivan+ospina&genPag=6>

Alcaldía de Santiago de Cali-Departamento Administrativo de Planeación. (2011). *Evaluación del Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2008-2011*. Recuperado de  
<http://www.cali.gov.co/documentos/buscar/?q=evaluaci%C3%B3n+plan+de+desarrollo+2008-2011&genPag=5>

Alcaldía de Santiago de Cali-Departamento Administrativo de Planeación Municipal. *Evaluación 2016 Plan de Desarrollo Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresas Contigo”*.  
Subdirección de Desarrollo Integral-DAP. Imprenta Departamental IMPRENTIC´S.

Alcántara Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*.  
[pdf file]. Recuperado de [http://www.scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/analisis\\_movilidad\\_urbana.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/analisis_movilidad_urbana.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Ávila Rendón, C.L. (2011). Política pública y discapacidad: participación y ejercicio de derechos. *Investigaciones Andina*, 14(24), 457-475
- Baquero Torres, M. (2015). Discapacidad: una construcción narrativa excluyente. (24). 165-183
- Céspedes, G.M. (2005). La nueva cultura de la discapacidad y los modelos de rehabilitación. *Revista Achican*, (5)1. 108-113.
- Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU). *Reglamento 66-Prescripciones Técnicas Uniformes Relativas a la Homologación de Vehículos de Grandes Dimensiones para el Transporte de Pasajeros por lo que Respecta a la Resistencia de su Superestructura*. Diario Oficial de la Unión Europea. Recuperado de: [http://file:/1\\_3212007\\_12\\_06es00550099.pdf.es.pdf](http://file:/1_3212007_12_06es00550099.pdf.es.pdf)
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL). *Qué es un BRT, o la implementación del Metrobús en la ciudad de Buenos Aires, Argentina*. (2012). Boletín FAL-Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36157/1/FAL-312-WEB\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36157/1/FAL-312-WEB_es.pdf)
- Committee on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). (2018). Promoting Inclusive Urban Development. [https://www.ohchr.org/\\_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/HRBodies/CRPD/StatementInclusionFullParticipation.docx&action=default&DefaultItemOpen=1](https://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/HRBodies/CRPD/StatementInclusionFullParticipation.docx&action=default&DefaultItemOpen=1)

Consortio Transportes Madrid (CTM). (2013). *Accesibilidad en el Transporte Público de Madrid- Accessibility on Public Transport in Madrid*. Recuperado de [https:// www.crtm.es/media/157717/accesibilidad\\_transporte\\_publico\\_madrid\\_folleto\\_bilingue. pdf](https://www.crtm.es/media/157717/accesibilidad_transporte_publico_madrid_folleto_bilingue.pdf)

Correa Montoya. L. [Et al.]. (2017). “Del dicho al hecho hay mucho trecho”: logros y retos en la implementación de la convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Colombia. *Revista Latinoamericana en Discapacidad, Sociedad y Derechos Humanos*, 1(2), p.p. 9-43. <http://redcdpd.net/revista/index.php/revista/article/view/43>

Cuervo Echeverry, Clemencia. Trujillo Rojas, Alicia Et. al (Editores). (2005). *Discapacidad e Inclusión Social- Reflexiones desde la Universidad Nacional de Colombia*. Bogotá: Colombia. Banco de ideas publicitarias Ltda. Maestría en Discapacidad e Inclusión Social

De Asís Roig, R. (2020). Sobre el sentido, contenido y configuración jurídica de la accesibilidad. *UNIVERSITAS*, 32, p.p. 2-21. <https://doi.org/10.20318/universitas.2020.5509>

Decreto 99/2002 (2002, 20 de junio). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). Chile. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=199523>

Decreto con Fuerza de Ley-DFL 1/2009. (2009, 29 de octubre). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Chile. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>

Decreto 142/2010 (2011, 9 de julio). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). Chile.

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1027577&idParte=0>

Decreto 945/2010 exento. (2012, 31 de marzo). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Chile.

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1038444&idParte=0&idVersion=2012-09-27>

Decreto 4112.010.20.0332. Por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones. (2019, 28 de mayo). Boletín Oficial de Publicaciones 87. N°

[https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin\\_publicaciones/imagenes\\_documentos/documentoId12723.pdf](https://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos/documentoId12723.pdf)

Departamento Administrativo de Planeación Municipal. (2012). *Evaluación del Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2008-2011*. [PDF file]. Recuperado de <https://www.cali.gov.co/documentos/2169/evaluacion-del-plan-de-desarrollo-municipal-2008---2011/>

Departamento Nacional de Planeación. Programa Nacional de Servicio al Ciudadano. [pdf file].

Recuperado de: <http://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Programa%20Nacional%20>

[Nacional%20del%20Servicio%20al%20Ciudadano/NORMATIVA%20ACCESIBILIDAD.pdf](http://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Programa%20Nacional%20Nacional%20del%20Servicio%20al%20Ciudadano/NORMATIVA%20ACCESIBILIDAD.pdf)

Díaz Velásquez, E. (2010). Ciudadanía, identidad y exclusión social de las personas con discapacidad-  
Citizenship, identity and social exclusion of person with disability. (47). p.p.115-135

Dos Santos Souza, S. (2006). *Inclusión, ¿Para qué? Diversitas*. 2 (2). p.p. 351-359.

Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT). *Dossier "Creemos en tu autonomía"*.

Recuperado de <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/Dossieres/Flyer-Creemos-Arte-Final.aspx>

Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT). s.f. *Informe anual. Consorcio Regional de Transportes de Madrid-Annual Report. Consorcio Regional de Transportes de Madrid*.

Recuperado de [https://www.crtm.es/media/828114/informe\\_anual.pdf](https://www.crtm.es/media/828114/informe_anual.pdf)

Fernández Moreno, A. (2017). Luchas por el reconocimiento y las discapacidades en Colombia. (23)

Ferreira, M. (2008). Una aproximación sociológica a la discapacidad desde el modelo social: apuntes  
caracterológicos. A sociological approach to disability base on the social model: some  
characterological sketches. 124. 141-174

Fundación Universitaria Konrad Lorenz. (2000). *Código Ético del Psicólogo*. Revista Latinoamericana de  
Psicología. 32 (1). p.p. 209-225.

Girardo, C. y Mochi, P. (2012). Las organizaciones de la sociedad civil en México: modalidades del  
trabajo y el empleo en la prestación de servicios de proximidad y/o relacionales. *Economía,  
sociedad y territorio*, 12(39), 333-357. Recuperado de  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212012000200003&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212012000200003&lng=es&tlng=es).

Gobierno de la Ciudad de México. (2020). Metrobús. Accesibilidad. Recuperado de <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/accesibilidad>.

Harkin. J. B. Dangond Gibson, C, Et al (2013). *Análisis de Políticas Públicas: Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá: más que un problema de vías y automotores*. Bogotá. Colombia. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Hernández Jaramillo. J. Cruz Velandia. I. (2006). *Exclusión social y discapacidad*. Bogotá. Colombia. Editorial Universidad del Rosario.

Hernández Ríos, M. (2015). El Concepto de Discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos. *Revista CES Derecho*, 6 (2), 46-59.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Banco de Información Económica. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/?idserPadre=109004300150#D109004300150>

Jaramillo Giraldo, E. (2016). *La movilidad reducida de las personas con discapacidad y su regulación en Colombia-Estudio introductorio y comparado con España, México, Ecuador y Perú* [Tesis de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada]. Archivo digital. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15429/JaramilloGiraldoEduardo2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Jiménez Lara, A., Huete García, A. (2010). Políticas públicas sobre discapacidad en España. Hacia una perspectiva basada en los derechos-Public Policies on Disability in Spain. Towards a Perspective Based on the Rights. *Política y Sociedad*. 47. 137-152.

Ley 19.284, Establece normas para la plena integración social de personas con discapacidad, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Chile, 14 de enero de 1994.

Ley N° 20.422, Establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Chile, 10 de febrero de 2010.

Ley 20.609, Establece medidas contra la discriminación, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Chile, 24 de julio de 2012.

Martin Cantino, A. (2013). Biopolíticas actuales en discapacidad: la estrategia de inclusión-Current Biopolitical on Disability: Inclusion Strategy. 19(2). 235-241.

Metrobús y Accesibilidad: el aprendizaje es permanente. (7 de agosto de 2020). *Expansión Política*. Recuperado de <https://politica.expansion.mx/locales/2020/08/07/metrobus-y-accesibilidad-el-aprendizaje-es-permanente>

Miguel, M. Fernández, C. [Et al]. (2017). Luchas por el reconocimiento y discapacidad. (23)

Ministerio de Desarrollo Social y Familia (SENADIS). *Leyes y Decretos con fuerza de Ley en materia de Discapacidad*. Recuperado de [https://www.senadis.gob.cl/pag/292/1548/leyes\\_y\\_decretos\\_con\\_fuerza\\_de\\_ley\\_en\\_materia\\_de\\_discapacidad#:~:text=Ley%2020.584&text=Regula%20los%20Derechos%20y%20Deberes,y%20respeto%20en%20todo%20momento](https://www.senadis.gob.cl/pag/292/1548/leyes_y_decretos_con_fuerza_de_ley_en_materia_de_discapacidad#:~:text=Ley%2020.584&text=Regula%20los%20Derechos%20y%20Deberes,y%20respeto%20en%20todo%20momento)

- Ministerio de Salud y Protección Social. (2017). *Normograma de Discapacidad Para la República de Colombia*. Recuperado de <http://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/Normograma-discapacidad-2017>
- Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. (2013). *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. España. Boletín Oficial del Estado (BOE) número 289. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12632>
- Monroy Flores, V.E. (2012). *Planeación humanizante y derecho a la ciudad para personas en situación de discapacidad: reflexiones sobre el transporte público en las ciudades de México y Bogotá*. Bogotá. Colombia. Editorial Universidad la Gran Colombia.
- Moreno, M. Rodríguez, M.C. (2006). ¿Qué significa la discapacidad? ¿What does disability mean? *Revista Aquichan*, 6(1). 78-91.
- Nassif, C.-Nassif, R. (2019). La discapacidad desde un enfoque de Derechos: A propósito de la Legislación Nacional en Argentina-The Disability from a Rights approach: A purpose of the National Legislation in Argentina. *Revista Latinoamericana en Discapacidad, Sociedad y Derechos Humanos*, 3(2), p.p. 58-74. <https://redcdpd.net/revista/index.php/revista/article/view/162>

Organización Mundial de la Salud (OMS)-Banco Mundial (BM). (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*. Recuperado de <https://www.who.int/publications/i/item/9789241564182>

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2006). *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 (ONU). (2015). Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad (CRPD), *Examen de los informes presentados por los Estados partes en virtud del artículo 35 de la Convención: Informes iniciales que los Estados partes debían presentar en 2013: Colombia*. <https://www.refworld.org/es/docid/57aadff14.html>

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2016). *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad-Observaciones finales sobre el informe inicial de Colombia*. <http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2FPpRiCAqhKb7yhsiZZNrtQsqIapJ5RB16sOGbABEB1GCpxOsNgAjGfi%2B3bz9dSJDuD%2BhgnRmlwPeMHtZbhHsj3D4FpJ8XvrovNgz mhDclPO8gv0beAqhINozaB>

Osorio, C. Vergara, J. (2016). *La difusión de políticas públicas. Estado del arte y contribuciones para la disciplina en América Latina. Política*. 54 (2), pp. 235-254. doi:10.5354/0716-1077.2017.44806.

Otálvaro, B. (2007). Una mirada a las prácticas participativas en la construcción de política pública social en el ámbito local. Universidad Nacional de Colombia. *Ciencia Política*, (3), p.p. 113–140.

Otálvaro, B. (2017). *Miradas cualitativas para el análisis de políticas sociales en Colombia*. Bogotá.

Universidad Nacional de Colombia. *Ciencia Política*, 12 (23), p.p. 57–78. Recuperado de <https://doi.org/10.13446/cp.v12n23.62544>.

Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid. Comité Español de Representantes De Personas con Discapacidad-CERMI. Recuperado de <http://riberdis.cedid.es/bitstream/handle/11181/3624/EI%20modelo%20social%20de%20discapacidad.pdf?sequence=1&rd=0031426581101555>

Palacios, A. (2020). ¿Un nuevo modelo de derechos humanos de la discapacidad? Algunas reflexiones—  
ligeras brisas-frente al necesario impulso de una nueva ola del modelo social. *Revista Latinoamericana en Discapacidad, Sociedad y Derechos Humanos*, 4(2), p.p. 12-42.  
<http://redcdpd.net/revista/index.php/revista/article/view/208>

Parra Vera, O. Capítulo III: Participación de las personas en situación de discapacidad, 3.5. Perspectivas respecto al derecho de la discapacidad en Colombia EN Cuervo Echeverry, C. [Et. al]. (2005). *Discapacidad e inclusión social-Reflexiones desde la Universidad Nacional de Colombia*. 1ra edición. Bogotá-Colombia: Banco de Ideas Publicitarias Ltda.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). *Compendio de Legislación sobre Discapacidad-Marco Normativo en México*. Recuperado de [http://intranet.dif.df.gob.mx/transparencia/new/art\\_15/10/\\_anexos/05%20COMP%20LEGIS%20DISCA%20MARCO%20NORMATIVO%20MEXICO.pdf](http://intranet.dif.df.gob.mx/transparencia/new/art_15/10/_anexos/05%20COMP%20LEGIS%20DISCA%20MARCO%20NORMATIVO%20MEXICO.pdf)

Raya, J. (2016). Influencia burocrática en la formulación de política pública: el caso del sistema de alta dirección pública en Chile. *Política. Revista de Ciencia Política*, 54(2), pp. 277-298.

doi:10.5354/0716-1077.2017.44920

Roth Deubel, A.N. (Editor). (2010). *Enfoques para el análisis de políticas públicas*. Bogotá. Colombia Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales.

Sáenz González, C. (2020). *Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región Metropolitana* [Tesis de Maestría, Universidad del Desarrollo]. Archivo digital.

<https://repositorio.udd.cl/bitstream/handle/11447/3469/Accesibilidad%20e%20inclusi%C3%B3n%20en%20el%20sistema%20de%20transporte%20p%C3%ABlico%20en%20la%20Regi%C3%B3n%20Metropolitana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sarango Pardo, K. (2015). *Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad de Loja* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Loja]. Archivo digital. <https://dspace.unl.edu.ec/bitstream/123456789/10061/1/Tesis%20Sarango%20Pardo,%20Karen%20Johanna%20.pdf>

Secretaría de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana. (2011). *Ajuste a la Política Pública de Discapacidad del Municipio de Santiago de Cali (Acuerdo 0197/2006) y Plan Indicativo Decenal de Atención a la Discapacidad 2012-2022*. Escuela de Rehabilitación Humana. Universidad del Valle. Cali.

Servicio Nacional de la Discapacidad (Senadis). (2013). *Política Nacional para la Inclusión Social de las Personas con Discapacidad 2013-2020*. <https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2011/08/Politica-Nacional-para-la-Inclusion-Social-de-las-Personas-con-Discapacidad.pdf>

United Nations (UN). (2013). *General comment on Article 9: Accessibility*. Convention on the Rights of Person with Disabilities. Committee on the Rights of person with Disabilities (Draft prepared by the Committee). Recuperado de: [https://www.ohchr.org/\\_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/HRBodies/CRPD/GC/DGCArticle9.doc&action=default&DefaultItemOpen=1](https://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/HRBodies/CRPD/GC/DGCArticle9.doc&action=default&DefaultItemOpen=1)

United Nations (UN). (s.f.). Article 9-Illustrative Indicators on Accessibility. [https://www.ohchr.org/\\_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/BridgingTheGapI/Article%209%20indicators%20ENG.docx&action=default&DefaultItemOpen=1](https://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/BridgingTheGapI/Article%209%20indicators%20ENG.docx&action=default&DefaultItemOpen=1)

United Nations (UN). (s.f.). Office of the High Commissioner human Rights. What is Disability, Module 1. [https://www.ohchr.org/\\_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/CRPDTool/Module1\\_WhatDisability.pptx&action=default&DefaultItemOpen=](https://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/CRPDTool/Module1_WhatDisability.pptx&action=default&DefaultItemOpen=)

United Nations (UN). (s.f.). Office of the High Commissioner human Rights. Discrimination on the Basis of Disability, Module 5. [https://www.ohchr.org/\\_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/CRPDTool/Module5\\_Discrimination.pptx&action=default&DefaultItemOpen=1](https://www.ohchr.org/_layouts/15/WopiFrame.aspx?sourcedoc=/Documents/Issues/Disability/CRPDTool/Module5_Discrimination.pptx&action=default&DefaultItemOpen=1)

Vaccaro Rivera, L. (2011). *análisis de la accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad – Hacia el entendimiento de la desigualdad socio-territorial en casos de estudio de las comunas de Conchalí y Huechuraba* [Tesis de Pregrado, Universidad de Chile].

Archivo digital.

[http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/100412/0649\\_aqvaccaro\\_1.pdf?sequence=3&isAllowy](http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/100412/0649_aqvaccaro_1.pdf?sequence=3&isAllowy).

[http://systema59.dane.gov.co/redcol/CNPV2018/PERSONAS\\_SOCIAL\\_Cuadros%20CNPV\\_2018.htm](http://systema59.dane.gov.co/redcol/CNPV2018/PERSONAS_SOCIAL_Cuadros%20CNPV_2018.htm)

## Tabla de Figuras

<p>Consortio Transportes Madrid (CTM). (2011). <i>25 imágenes en la historia del transporte público de Madrid</i>. [Dibujo 1]. Recuperado de <a href="https://www.crtm.es/media/157703/25_imagenes_historia_tp_madrid.pdf">https://www.crtm.es/media/157703/25_imagenes_historia_tp_madrid.pdf</a>.....</p>	Pág. 45
<p>Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT). (2017). <i>Ficheros de accesibilidad por tipo de Autobús</i> [Dibujo 2-5]. Recuperado de <a href="https://www.emtmadrid.es/Ficheros/20170416_Nuevos-adhesivos-Accesibilidad_Interior_W.aspx">https://www.emtmadrid.es/Ficheros/20170416_Nuevos-adhesivos-Accesibilidad_Interior_W.aspx</a>.....</p>	Pág. 46
<p>Red Metropolitana de Movilidad (Red). (s.f.). <i>Accesibilidad</i>. [Dibujo 6]. Recuperado de <a href="https://www.red.cl/acerca-de-red/accesibilidad">https://www.red.cl/acerca-de-red/accesibilidad</a>.....</p>	Pág. 50
<p>Maquetas de Micros. (s.f.). <i>Diseño Colectivos Buenos Aires</i>. [Dibujo 7]. Recuperado de <a href="https://ar.pinterest.com/pin/530650768575759530/">https://ar.pinterest.com/pin/530650768575759530/</a> .....</p>	Pág. 52

### Tabla de Fotografías

- [Fotografía 1]. (Metrobús Ciudad de México. Gobierno de México). Personas con discapacidad en silla de ruedas antes de subir a autobús. Referencia estación Coyuya de Línea 2. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 de <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/accesibilidad> ..... Pág. 46
- [Fotografía 2]. (Gobierno Ciudad de México). (2016). Estación de Metrobús CDMX. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%Bas\\_\(Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico\)#/media/Archivo:Transporte\\_p%C3%BAblico\\_de\\_la\\_Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico\\_IMG\\_1004\\_\(26911178281\).jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%Bas_(Ciudad_de_M%C3%A9xico)#/media/Archivo:Transporte_p%C3%BAblico_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico_IMG_1004_(26911178281).jpg)..... Pág. 48
- [Fotografía 3]. (Dominio Público). (2008). Interior de la Estación Ayuntamiento del Metrobús México D.F. Recuperado el 19 de noviembre de 2020 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%BAs\\_\(Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico\)#/media/Archivo:Moto\\_0814.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%BAs_(Ciudad_de_M%C3%A9xico)#/media/Archivo:Moto_0814.jpg)..... Pág. 48
- [Fotografía 4]. (Consejo Políticas de Infraestructura (CPI)). (2019). Rampa de acceso a bus para PCD-¿Qué tan inclusivo es Chile en materia de transporte? Recuperado el 19 de noviembre de 2020 de <http://www.infraestructurapublica.cl/tan-inclusivo-chile-materia-transporte/>..... Pág. 49
- [Fotografía 5]. (Electricidad, la revista energética de Chile). (2020). Interior de un articulado de Red con señalética y espacio para PCD. Recuperado el 21 de noviembre de 2020 de <https://www.revistaei.cl/2020/08/17/115-nuevos-buses-electricos-se-incorporan-a-red-y-flota->

llega-a-676-unidades/.....Pág. 50

[Fotografía 6]. (25 de enero de 2008). Buses Articulados en Buenos Aires [Mensaje en un Blog]. Recuperado de <http://argentina-experimental.blogspot.com/2008/01/buses-articulados-en-buenos-aires.html>.....Pág. 52

[Fotografía 7]. [Fotografía de Sergio Placeres]. (Buenos Aires. Junio de 2017). Comisión para la Plena Participación e Inclusión de las Personas con Discapacidad-COPIDIS. Recuperado el 25 de noviembre de 2020..... Pág. 53

[Fotografía 8]. [Fotografía de Sergio Moises Panei Pitrau]. (Buenos Aires. s.f.). Recuperado el 25 de noviembre de 2020 de <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=30554725> ..... Pág. 53

[Fotografía 9]. Estación Unidad Deportiva del SITM-MIO. Buses Articulado y Alimentadores y MIO Cable. Recuperado el 28 de Enero de 2023 de <https://occidente.co/cali/la-proxima-semana-ampliaran-horario-del-mio-y-el-mio-cable/> ..... Pág. 54

## Tablas

Tabla 1. Sistema de Indicadores del Plan de Desarrollo 2008-2011-Indice de eficacia 2008-2011 .....Pág. 63
Tabla 2. Seguimiento al cumplimiento de productos. Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015 CaliDA-Una Ciudad para Todos..... Pág. 66
Tabla 3. Seguimiento al cumplimiento de productos. Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2012-2015 CaliDA-Una Ciudad para Todos.....Pág. 66
Tabla 4: Seguimiento a metas de producto. Evaluación del Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresa Contigo”. .....Pág. 70
Tabla 5. Matriz de Plan Indicativo. Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016- 2019 “Cali Progresa Contigo” ..... Pág. 7 0
Tabla 6. Seguimiento a metas de producto. Evaluación del Plan de Desarrollo para el Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 “Cali Progresa Contigo” ..... Pág. 71
Tabla 7. Matriz de Plan Indicativo. Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016- 2019 “Cali Progresa Contigo” .....Pág. 71

