

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE DERECHO



**LA INACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO PARA
PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA COMO MANIFESTACIÓN DE
DISCRIMINACIÓN ESTRUCTURAL**

Tesis para optar el título profesional de Abogado, que presenta:

GUSTAVO EDUARDO APARICIO WALLING

ASESOR:

JOHN IVAN ORTIZ SÁNCHEZ

Lima, 2023

Informe de Similitud

Yo, **John Iván Ortiz Sánchez**, docente de la **Facultad de Derecho** de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulada:

La inaccesibilidad en el transporte público urbano para personas con discapacidad física como manifestación de discriminación estructural.

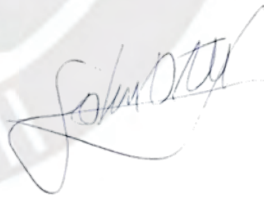
Del autor:

- **Gustavo Eduardo, Aparicio Walling**

Dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de **19%**. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el **30/11/2023**.
- He revisado con detalle dicho reporte y confirmo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 30 de enero del 2024.

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:	
ORTIZ SÁNCHEZ, JOHN IVÁN	
DNI: 08128698	Firma:
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4096-2442	

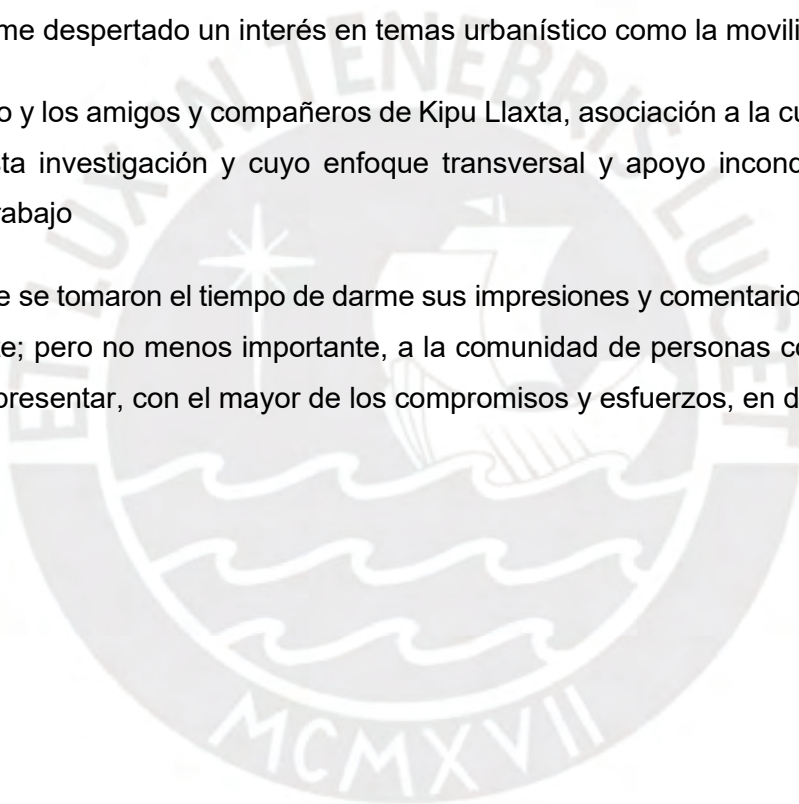
DEDICATORIA

A mis padres Eduardo y Mary Ann, quienes con paciencia, dedicación y ejemplo han logrado que sea la persona que soy hoy en día. A mi queridísima hermana Mariagracia, preocupada por mis extensas madrugadas y esperando estar haciendo un buen papel de hermano guía universitario. A mis estrellas en el cielo, especialmente, Mario y Esther, que celebraban mis progresos.

A mis amigos y compañeros de la PUCP, que siempre me alentaron para seguir con el proyecto pese a las dificultades; a ellos mis respetos y admiración por ser excelentes personas y mejores profesionales. Al profesor Iván Ortiz, por ayudarme a rescatar este proyecto que parecía perdido; además de haberme despertado un interés en temas urbanístico como la movilidad sostenible.

A Giovanna Osorio y los amigos y compañeros de Kipu Llaxta, asociación a la cual me uní durante los albores de esta investigación y cuyo enfoque transversal y apoyo incondicional he podido plasmar en este trabajo

A las personas que se tomaron el tiempo de darme sus impresiones y comentarios para pulir ciertos puntos. Finalmente; pero no menos importante, a la comunidad de personas con discapacidad a la cual trato de representar, con el mayor de los compromisos y esfuerzos, en diversos espacios.



RESUMEN

A lo largo del tiempo, las personas con discapacidad han experimentado diversas formas de discriminación. Una de las más perjudiciales, aunque menos percibidas, es la discriminación estructural. En el área de Lima Metropolitana, las personas con discapacidad física son quienes mayormente sufren de esta problemática, la cual se demuestra en la ausencia de elementos accesibles a estas en espacios y servicios tales como el transporte público urbano. En tal sentido, es necesario entender las causas que generan dicha situación, dado que no solo vulneran los derechos de accesibilidad y movilidad de estas personas, sino también su autonomía e independencia. De la misma manera, esta situación afecta diversas potestades fundamentales, tales como la educación, la salud, el trabajo, entre otras, lo cual acrecienta la brecha social preexistente. Dentro de este contexto, la presente tesis tiene por objetivo analizar aquellas prácticas discriminatorias sistémicas representadas por la inaccesibilidad del servicio de transporte público urbano. Por ello, se propone establecer ciertas estrategias basadas en la aplicación de ajustes razonables y los principios del diseño universal, con el fin de salvaguardar los derechos de esta población vulnerable. Mediante un estudio descriptivo-documental, apoyado por algunas herramientas tanto cuantitativas como cualitativas, y con un enfoque multidisciplinario de los derechos humanos, el derecho administrativo y el derecho urbanístico, se concluye que los factores conducentes a tal escenario adverso se fundamentan en cuestiones sociales y materiales, cimentados en los prejuicios de la comunidad y la deficiente infraestructura urbana de la ciudad.

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
RESUMEN	3
ÍNDICE	4
GLOSARIO	7
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1:	14
ENTENDIENDO EL CONCEPTO DE LA DISCAPACIDAD	14
1.1. Los modelos sociohistóricos de la discapacidad.....	15
1.1.1. Modelo de prescindencia	16
1.1.1.1. Submodelo eugenésico.....	16
1.1.1.2. Submodelo de marginación.....	17
1.1.2. Modelo rehabilitador	17
1.1.3. Modelo social	18
1.2. La normativa internacional y nacional sobre discapacidad: hacia la concretización del modelo social	20
1.2.1. El Estado peruano y el cambio de paradigma hacia el modelo social.....	21
1.3. La actuación del modelo social con base en la capacidad y autonomía de las personas con discapacidad	24
CAPÍTULO 2:	29
DISCAPACIDAD Y LA FALTA DE ACCESIBILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: UN CASO PARTICULAR DE DISCRIMINACIÓN ESTRUCTURAL	29
2.1. Cuestiones previas del transporte urbano desde la idea del servicio público	29
2.1.1. Principales perspectivas doctrinales del servicio público tradicional	30
2.1.2. Del servicio público tradicional al servicio de interés general	32
2.1.3. Características generales del régimen de servicios públicos en el Perú.....	33
2.2. La situación de inaccesibilidad en el transporte público urbano para las PcDF.....	35
2.2.1. ¿Por qué el transporte público resulta inaccesible para las PcDF?	36
2.2.2. La perspectiva colectiva de inaccesibilidad en el transporte público urbano de las personas con discapacidad	41
2.2.3. Las PcDF y el transporte público urbano: el problema expresado en cifras.....	45
2 3. Discriminación estructural: ver lo que otros, socialmente, no quieren o pueden ver	48
2.3.1. La discriminación como problemática social general para la PcDF	48
2.3.2. Conceptualización de otras formas de discriminación contra las PcDF	50
2.3.3. La discriminación estructural como problemática imperceptible social y política.....	53

2.3.3.1. La presencia de discriminación estructural en el servicio de transporte público urbano en Lima Metropolitana	59
---	----

CAPÍTULO 3: 65

ASPECTOS DE SOLUCIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DESDE EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD 65

3.1. El “derecho a la accesibilidad” como parte de un adecuado transporte público66

3.1.1. La accesibilidad desde una perspectiva jurídica: derechos y principios	67
---	----

3.1.2. La accesibilidad en el servicio de transporte público urbano: una mirada desde el derecho urbanístico.....	71
---	----

3.2. Los ajustes razonables y los principios del diseño universal como herramientas ante la inaccesibilidad en el transporte público urbano 79

3.2.1. Los ajustes razonables: una forma de asegurar los derechos de igualdad y accesibilidad	80
---	----

3.2.2. Aplicación del diseño universal dentro del transporte público urbano	84
---	----

3.2.3. La búsqueda de mejoras a través del Desarrollo Orientado al Transporte.....	89
--	----

3.3. Una revisión comparativa de la normativa sobre discapacidad en relación con la accesibilidad y movilidad en el servicio de transporte público urbano 93

3.3.1. Ámbito nacional	93
------------------------------	----

3.3.1.1. Ley N° 29973 - Ley General de la persona con discapacidad y su Reglamento.....	93
---	----

3.3.1.2. Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023.....	97
--	----

3.3.1.3. Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030	100
--	-----

3.3.1.4. Política Nacional de Transporte Urbano y su vínculo con la normativa municipal ..	103
--	-----

3.3.2. Ámbito internacional	105
-----------------------------------	-----

3.3.2.1. Discapacidad y transporte público según lo establecido por la CIADDIS y la CDPcD105	
--	--

3.3.2.2. Experiencias desde la legislación regional: los casos de Brasil, Chile y Colombia	107
--	-----

3.3.2.3. Europa, el paradero lejano: España y Alemania, ejemplos de accesibilidad urbana	111
--	-----

CAPÍTULO 4: 115

BALANCE Y OPORTUNIDADES DE MEJORA HACIA UN TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ACCESIBLE 115

4.1. Iniciativas desde el sector público y privado sobre accesibilidad en el transporte urbano 116

4.1.1. Propuestas de mejora en el servicio de transporte desde la ley y la gestión pública municipal	116
--	-----

4.1.1.1. Acceso libre al transporte urbano para personas con discapacidad severa	116
--	-----

4.1.1.2. Movilidad e inclusión desde la municipalidad: las experiencias en San Borja, San Isidro y Miraflores.....	117
--	-----

4.1.2. La empresa privada y la accesibilidad del transporte: entre la tecnología y los emprendimientos	119
--	-----

4.1.2.1. Las PcDF y su utilización de los taxis por aplicación	119
4.1.2 2. Iniciativas de cambio desde la innovación: la experiencia del transporte adaptado	121
4.2. Autoridad de Transporte Urbano (ATU): un paradero de oportunidades para la inclusión y la accesibilidad universal.....	123
4.2.1. La actuación de la ATU como un rumbo a la accesibilidad en el transporte público urbano	123
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES	127
BIBLIOGRAFÍA	130
APÉNDICES Y ANEXOS	142



GLOSARIO

- **AIEDI:** Asociación Interdisciplinaria de Estudiantes-Egresados sobre Discapacidad e Inclusión
- **ATU:** Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
- **C.C.:** Código Civil
- **CDPcD:** Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
- **CDPD:** Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
- **CEDAW:** Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer
- **CERD:** Comité para la Eliminación de Discriminación Racial
- **CIADDIS:** Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad
- **CONADIS:** Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad
- **DESC:** Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales
- **DOT:** Desarrollo Orientado al Transporte
- **DU:** Diseño Universal
- **DUS:** Ley N°31313 - Ley de Desarrollo Urbano Sostenible
- **ENEDIS:** Encuesta Nacional Especializada en Discapacidad
- **GENSON:** Asociación “Generando Sonrisas”
- **GMU:** Gerencia de Movilidad Urbana
- **INDECOPI:** Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual
- **Kipu Llaxta:** Asociación Psico Inclusiva “Kipu Llaxta”
- **Ley General:** Ley N°29973 – Ley General de la Persona con Discapacidad
- **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- **OEA:** Organización de Estados Americanos
- **ODS:** Objetivo de Desarrollo Sostenible
- **OMAPED:** Oficinas Municipales de Atención a la Persona con Discapacidad
- **OMS:** Organización Mundial de la Salud
- **ONU:** Organización de las Naciones Unidas
- **PcDF:** Personas con Discapacidad Física
- **PNA:** Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023
- **PNMDD:** Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030
- **PNTU:** Política Nacional de Transporte Urbano

- **PROMOVOLIDAD:** Programa de Transporte Urbano Sostenible
- **PROTRANSPORTE:** Instituto Metropolitano Protransporte de Lima
- **PUCP:** Pontificia Universidad Católica del Perú
- **Reglamento:** Decreto Supremo N°002-2014 MIMP – Reglamento de la Ley N°29973, Ley General de la Persona con Discapacidad
- **SINAPEDIS:** Sistema Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad
- **SIT:** Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao
- **TAMES:** Taxi Municipal Especial
- **TC:** Tribunal Constitucional



INTRODUCCIÓN

En los últimos años, se ha dado un aumento notable en las barreras que enfrentan las personas con algún tipo de discapacidad. Esto puede verse sobre todo en los espacios públicos, tal como en los obstáculos del servicio de transporte público urbano. La mayoría de estas barreras afecta, en especial, a las personas con discapacidad física (en adelante, "PcDF"). A pesar de que algunas de estas son más perceptibles que otras, todas ellas repercuten, de igual manera, de forma negativa en el desarrollo sociopersonal de estas personas.

En ese sentido, estos obstáculos dan lugar a una afectación de los derechos y libertades de las PcDF, quienes ven restringido su uso de estos servicios públicos en gran parte de la ciudad. Además, ello genera una evidente vulneración a su integridad física y emocional, así como a sus distintas potestades de carácter individual.

Este tipo de escenario suele ser bastante común en varias zonas de Lima Metropolitana, donde se ha normalizado la inaccesibilidad dentro y en los alrededores de los principales medios de transporte público masivo, a pesar de la vigencia de normativas en discapacidad y fiscalización de espacios públicos. En consecuencia, es posible advertir una especie de marginación arraigada que se muestra en las actitudes discriminatorias contra dicha población.

No obstante, esta exclusión no solo responde a acciones directas, sino que conlleva una discriminación sistemática o estructural. Este tipo de discriminación comprende actuaciones institucionalizadas que generan resultados desiguales a causa del detrimento de los derechos y facultades¹ de las personas afectadas en diferentes ámbitos sociales.

Por tal razón, las PcDF experimentan, con regularidad, un ambiente de discriminación en el servicio de transporte público urbano en las diversas estaciones de la capital. Esto se debe en gran parte a la inaccesibilidad de espacios y elementos configuradores, lo cual ocasiona que se afecten sus atribuciones personales. Entre las potestades afectadas, destacan la independencia y autonomía personales, pero también se afectan otras de carácter fundamental relacionadas al desenvolvimiento en sociedad.

Así, al no tener oportunidad de ser usuarios efectivos de este servicio, además de no contar con alternativas más económicas y/o seguras para moverse, las PcDF quedan relegadas a una

¹SOLIS, Patricio *Discriminación Estructural y desigualdad social. Con casos ilustrativos para jóvenes indígenas, mujeres y personas con discapacidad*. Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación Colección Fundamentos, Ciudad de México, 2017, p.27
Consulta: 15 noviembre 2018 https://www.conapred.org.mx/documentos_cedoc/DiscriminacionEstructuralAx%20.pdf

situación marginal determinante en la que están excluidas de realizar actividades propias de su crecimiento sociopersonal e inclusión en las áreas urbanas ciudadanas.

La presente tesis tiene como objetivo principal analizar la existencia de discriminación contra las PcDF por la falta de acceso en los servicios de transporte público urbano en la ciudad de Lima Metropolitana y lo cual trasgrede sus derechos y libertades en diversos espacios públicos. Asimismo, la tesis pretende identificar los problemas medulares de la inaccesibilidad en dicho servicio, los cuales ocasionan serias implicancias en los quehaceres rutinarios de esta población.

De igual manera, como objetivo secundario, esta investigación indaga en precisar las potestades afectadas de las PcDF en los servicios de transporte público, tanto en los tradicionales como en aquellos concesionados por la Municipalidad de Lima Metropolitana, puesto que estos forman parte de un derecho que reconoce no solo el uso y disfrute de los componentes de una ciudad, sino también la participación en la gestión de la misma.

A todo ello, la pregunta que expone el problema planteado de esta tesis es: ¿existe, realmente, una discriminación estructural en los servicios de transporte público urbano hacia las PcDF como consecuencia de la inaccesibilidad que poseen estos en el área de Lima Metropolitana, y qué medidas podrían tomarse para mejorar esta situación adversa? Para darle respuesta a dicha interrogante, se sugiere algunas propuestas o alternativas de solución con el fin de erradicar las barreras en el transporte público urbano.

En tal sentido, la hipótesis propuesta en esta investigación sostiene que, aun cuando se cuenta con una normativa nacional e internacional amplia de protección de los derechos de las personas con discapacidad, las PcDF sufren de una constante discriminación estructural en los servicios del transporte público urbano de Lima Metropolitana, al carecer de posibilidades reales de acceso y uso de estos; y por lo cual terminan vulnerando sus derechos de carácter fundamental, entre los que destacan la autodeterminación e independencia.

Por ende, con apoyo de estrategias basadas en el uso de ajustes razonables, de orden infraestructural y, sobre todo, de la adecuada aplicación de los principios del diseño universal, se proponen determinadas maneras de disminuir las limitaciones que impiden que las PcDF sean verdaderos usuarios de estos servicios, dando lugar a una mayor accesibilidad urbana.

Por otro lado, respecto a las cuestiones metodológicas, esta tesis propone una investigación de carácter descriptivo-documental, y cuyo trabajo de campo se realizó entre los años 2016 y 2019. Así, dicho estudio utiliza una perspectiva multidisciplinaria que parte de los campos jurídicos de los derechos humanos, específicamente, de la idea de discapacidad; del derecho administrativo,

en cuanto a los alcances del transporte público urbano; y del derecho urbanístico, que explica la relevancia de la accesibilidad en el entorno urbano.

Dentro del primer enfoque, el concepto de discapacidad se toma del modelo social, consagrado, a nivel nacional e internacional, en la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, y en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Respecto a esto, autores como Bariffi y Palacios fundamentan que tal paradigma ya no tiene su eje en las deficiencias de la persona, sino en las barreras que condicionan su desarrollo libre y autónomo².

Respecto al servicio de transporte público urbano, este es observado como un mecanismo que se conforma de estructuras y vehículos, con la finalidad de desplazar a las personas desde un lugar a otro, en determinado espacio geográfico, según parámetros de traslado y movilidad³; por lo tanto, este se encuentra vinculado a las necesidades de la población, sobre todo de las más desventajadas.

Esta definición se apoya en los aspectos doctrinarios y legales de la regulación del transporte como servicio público en la legislación peruana, en la cual se resalta la accesibilidad. Esta, acorde al arquitecto con discapacidad física Jaime Huerta Peralta, se trata de una aptitud que faculta la participación social de todas las personas en actividades económicas⁴.

Sin embargo, teniendo en consideración que esta problemática debe abordarse a partir de las complicaciones de accesibilidad en el servicio de transporte público urbano, es imprescindible acudir a algunos conceptos de la práctica urbanística, tal como el de movilidad. Este concepto puede definirse como el movimiento de las personas en vehículos particulares y/o masivos a consecuencia de una serie de necesidades y motivaciones⁵, las cuales también competen a las PcDF.

Basándose en estos fundamentos, la reciente Ley N° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible tiene como uno de sus centrales principios el de movilidad sostenible. Este principio es comprendido como una garantía de accesibilidad a la ciudad, a través de un transporte planificado,

² PALACIOS, Agustina *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* Madrid, España: CINCA, 2008, p.103-106

³ CANO, Tomás *Transporte público urbano y regulación jurídica* En: *Derecho público del transporte en la ciudad: renovación y nuevas perspectivas de la movilidad urbana* Madrid: Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, 2009, p.391

⁴ HUERTA, Jaime & José ÍSOLA *Accesibilidad y discapacidad: La dimensión desconocida* Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006. p.21

⁵ AVELLANEDA, Pau *Ciudad popular, organización funcional y movilidad Reflexiones sobre Lima Metropolitana* En: *Cuadernos 10 Arquitectura y Ciudad* Edición digital N°6 Lima: PUCP - Departamento Académico de Arquitectura, 2011 p.12-15 Consulta: 10 de octubre 2022.

https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28695/Cuadernos_10.pdf?sequence=1&isAllowed=y

intermodal, accesible y asequible, con correcta infraestructura, para atender los requerimientos de la población sin importar su edad, género, condición física o discapacidad.

Aparte de estas cuestiones teóricas, la presente tesis también se apoya en herramientas cuantitativas; entre ellas, la primera Encuesta Nacional Especializada en Discapacidad (ENEDIS) y los Censos Nacionales sobre Población, Vivienda y Comunidades Indígenas del 2017, cuyo fin contempla las particularidades de la población con discapacidad y su vinculación con el transporte público.

A pesar de que estos instrumentos aportan cifras relevantes, la información disponible sobre la discapacidad física motora es medianamente limitada. Por ello, esta investigación consigue recabar mayor data partiendo de una dinámica virtual en la que un grupo de PcDF, de diferentes zonas de Lima Metropolitana, brindó su percepción de las complicaciones que atraviesa en este servicio y además explicó sus razones por las que sigue utilizándolo, a pesar de la persistencia de obstáculos en el mismo.

Asimismo, en el ámbito cualitativo, la presente tesis obtiene un poco más de información primaria. Esta es tomada de las organizaciones de personas con discapacidad, empresas de transporte adaptado, así como de especialistas en discapacidad y movilidad urbana como el abogado Guillermo Vega, expresidente del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) entre 2008 y 2011, e Israel Cabrera, ingeniero especialista en transporte. Ambos especialistas han ensayado mejoras a largo plazo que buscan enfrentar esta problemática.

Esta investigación toma en especial consideración, bajo el derecho de la participación efectiva, la opinión de tres organizaciones orientadas y constituidas por las personas con discapacidad, las cuales expresan su preocupación y disconformidad en la prestación del transporte público. Es a partir de sus experiencias, perspectivas y actividades, que estas organizaciones esbozan ideas para mejorar la accesibilidad urbana de las PcDF.

Todos estos elementos teóricos y metodológicos han servido para comprender una problemática que ha sido poco explorada desde el ámbito de la discapacidad física o la discriminación en el acceso a este servicio. Las pocas investigaciones que abordan el tema, por otro lado, se dirigen hacia cuestionamientos socioemocionales, normativos y económicos, o se focalizan en otros tipos de discapacidad, como la sensorial visual, pero sin conducir el análisis hacia propuestas concretas.

De forma similar, los autores revisados para esta investigación, tales como Avellaneda, Dextre o Aranda, si bien contemplan la necesidad de un servicio de transporte público urbano accesible a

las poblaciones vulnerables, no se detienen en cada caso concreto, pues sus exigencias son diferenciadas: para los casos que conciernen a las PcDF, por ejemplo, estas son más de orden infraestructural. Por ello, la relevancia de la presente investigación radica en visibilizar a este colectivo en un ámbito urbanosocial trascendental como el transporte público.

Así, el primer capítulo presenta una óptica integral de la discapacidad planteada a raíz del contexto sociohistórico, abordando paradigmas que, en un principio, prescinden y marginan a la persona con discapacidad y que, posteriormente, arriban a un modelo en el que se priorizan asuntos sociales vinculados a su autonomía e independencia.

Luego, el segundo capítulo abarca el problema central de inaccesibilidad en el transporte público urbano. En este capítulo se argumenta la naturaleza de servicio público que tiene este transporte, dilucidando las razones de la configuración poco accesible que presenta. En esa línea, se esbozan un conjunto de prácticas discriminatorias estructurales que exceden lo material y vuelven este servicio inutilizable para las PcDF.

El tercer capítulo analiza el derecho a la accesibilidad, por lo que se proponen determinadas medidas para el servicio de transporte. De estas sobresalen los ajustes razonables, como adaptaciones a casos concretos, y la aplicación del diseño universal, tomando como escenario ideal uno en el cual los vehículos e infraestructura son accesibles desde su concepción. Con ello, se realiza una comparación de la normativa nacional e internacional en discapacidad sobre estos puntos.

Por último, el cuarto capítulo establece un balance de oportunidades de mejora en el servicio; para ello, se toma como referencia ciertas iniciativas públicas y privadas de movilidad, cuyos efectos positivos pueden ser canalizados por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

CAPÍTULO 1:

ENTENDIENDO EL CONCEPTO DE LA DISCAPACIDAD

A pesar de que en los últimos años se ha logrado una mayor concientización y visibilización de las personas con discapacidad, todavía es difícil comprender lo que verdaderamente significa la idea de discapacidad. Por ello, es necesario apartar el término de otros conceptos que tienen una connotación peyorativa, tales como “invalidez” o “minusvalía”, pues estos términos implican una inferioridad o carencia de valor dentro de la sociedad.

De igual forma, el término “persona con discapacidad” también ha sido objeto de críticas y rechazo al ser considerado como una expresión negativa. Por tal motivo, se ha empezado a esbozar otro tipo de definiciones, tales como “persona con habilidades especiales” o “persona con capacidades diferentes”. Estas, sin embargo, no están exentas de cierto tipo de discriminación y no necesariamente han sido útiles para afrontar las problemáticas que esta condición acarrea.

Estos constantes cambios de terminología responden al hecho que el significado de la discapacidad no es estático, sino que evoluciona a través del tiempo. Así, en 1980, la Organización Mundial de la Salud (OMS) lo delimitó a partir de criterios médicos tales como enfermedad, deficiencia y dificultad. No sería hasta inicios del nuevo milenio en que la óptica empieza a orientarse hacia aspectos positivos tales como las habilidades y facultades de la persona⁶.

Tales elementos, especialmente aquellos relacionados con la participación social y efectiva de todas las personas con discapacidad, empezaron a englobar un conjunto de factores con diversas características. Entre ellas, podemos identificar las de índole socioambiental, las cuales tienen un vínculo estrecho con el ámbito físico y arquitectónico.

De acuerdo con Bariffi, para conceptualizar adecuadamente la discapacidad, primero es necesario entender claramente su relación con la capacidad jurídica. Esta conexión se explica por el hecho que esta capacidad está ligada a una dimensión de la persona que posibilita el acceso al ejercicio de derechos asociados a la dignidad humana⁷.

⁶ VARSÍ-ROSPIGLIOSI, Enrique & Marco TORRES *El nuevo tratamiento del régimen de la capacidad en el Código Civil Peruano*, 2019. En *Acta Bioética*, 25 (2) p. 200-201

⁷ BARRIFFI, Francisco *Capacidad jurídica y capacidad de obrar de las personas con discapacidad a la luz de la Convención de la ONU* En: *Hacia un derecho de la discapacidad: estudios en homenaje al profesor Rafael de Lorenzo*, España: Aranzadi, 2009, p. 357.

Por ende, la ausencia de esta capacidad implica la imposibilidad de ejercer adecuadamente una serie de derechos, libertades y obligaciones. Por otro lado, todavía existen ciertos estereotipos que tienden a confundir de manera errónea los conceptos de discapacidad e incapacidad. Esta confusión ha llegado a tal punto que se ha ido arraigando en las distintas disposiciones legales, políticas sectoriales y administrativas hasta la actualidad.

Por este motivo, se debe partir desde la premisa que, como personas y sujetos de derechos, las personas con discapacidad poseen la capacidad de desenvolverse autónomamente, siendo iguales ante la ley. Sin embargo, debido a la persistencia de configuraciones paternalistas y asistencialistas, se suele malinterpretar que estas personas carecen de una serie de facultades para ejercer de manera efectiva sus derechos.

En este primer capítulo, se expondrán los paradigmas que han regido los conceptos y percepciones sobre la discapacidad, provenientes de un extenso devenir histórico. Se iniciará la exposición con el modelo de prescindencia y el modelo rehabilitador, ambos basados en visiones asistencialistas y paternalistas. Sin embargo, estos modelos fueron lo que permitieron cimentar el actual modelo social de la discapacidad, el cual rige los instrumentos nacionales e internacionales respecto a dicha temática.

Más adelante, se demostrará cómo, a razón de ello, la perspectiva de la normativa peruana empezó a migrar hacia los ideales de este modelo, acogándose a las disposiciones de los organismos internacionales para luego concretar la vigente ley que da protección a los derechos de las personas con discapacidad. Es a partir de estas consignas que la autonomía e independencia de esta población se establece como regla general.

1.1. Los modelos sociohistóricos de la discapacidad

Según De Asís, para llegar al enfoque actual del modelo social, se debió atravesar por diferentes postulados que pueden ser resumidos bajo los conceptos de normalización y marginación⁸. Estos conceptos refieren a fenómenos que subsisten en la actualidad. Sobre la base de dichas concepciones, la sociedad trató de implementar algunas medidas sociolegales para que las personas con discapacidad pudiesen ser, medianamente, incluidas en los distintos ámbitos públicos.

⁸ PALACIOS, Agustina *El modelo social de discapacidad* En: *Nueve conceptos claves para entender la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. 2015. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) p.9

En las siguientes páginas, se presentarán las particularidades de cada uno de los modelos que han regido las consideraciones sociales de la discapacidad, así como sus consecuencias.

1.1.1. Modelo de prescindencia

Bajo este primer modelo, la discapacidad se atribuía a razones sobrenaturales, tales como el castigo por parte de una deidad o ente supremo. Así, toda persona nacida con alguna discapacidad era considerada innecesaria socialmente; por tal motivo se le ocultaba o, incluso, se le llegaba a exterminar bajo la creencia que su sola existencia acarrearía un mal augurio para el resto de la sociedad.

Esta visión es propia de civilizaciones antiguas, en las cuales se veía a los recién nacidos con alguna clase de discapacidad como una señal de atraso o infortunio para sus comunidades. Dentro de esta perspectiva pueden distinguirse dos submodelos basados en cuestiones y prácticas eugenésicas y de exclusión social.

1.1.1.1. *Submodelo eugenésico*

Se denomina submodelo eugenésico a la creencia que las personas con discapacidad son seres cuya existencia carece de importancia alguna; ello era creído a tal punto que, si un niño o niña nacía con algún tipo de discapacidad, debido a malformaciones o afecciones congénitas, este era sometido automáticamente a un infanticidio.

Estas personas no recibían el trato de sujetos de derechos, sino de seres menores y desechables que no aportan valor alguno a su comunidad, a causa de su limitada expectativa de vida y sus escasas posibilidades de desarrollo social.

Sin embargo, en el caso que la discapacidad fuese adquirida tras sucesos posteriores a su nacimiento como, por ejemplo, haber participado en una guerra, entonces se les confería de elementos mecánicos. Estos no tenían fin de ayudarlos o sanarlos, sino de disminuir la carga social y económica de sus familias y, con ello, prescindir de los aspectos de convivencia y manutención⁹.

Por lo tanto, bajo las concepciones de la perspectiva eugenésica, la opción primaria era siempre la eliminación física de la persona con discapacidad porque era considerada un ser inútil¹⁰, cuya vida no podría o ni siquiera merecía ser vivida.

⁹ PALACIOS (2008), Óp. Cit. p.38

¹⁰ Ibidem p.40

1.1.1.2. *Submodelo de marginación*

Este modelo está basado principalmente en la exclusión, sea por motivos de misericordia o superstición. Bajo estas creencias, no había mejor alternativa para las personas con discapacidad que ser apartadas u ocultadas de todo ámbito social, dado que no eran vistas como verdaderos seres humanos.

Este tipo de pensamientos se apoyaban en algunas ideas preexistentes del submodelo anterior, pues se creía que estas personas habían sido privadas de sus capacidades por motivos sobrenaturales, y por tal razón debían ser tratados con cierta resignación y caridad¹¹.

De igual manera, si bien ya no se buscaba, primordialmente, la eliminación de la persona, en muchas ocasiones esta llegaba a morir prematuramente a causa de dicha exclusión. Según lo explicado por Sendrail, la influencia del cristianismo permitió que no fueran exterminadas de antemano, sino que hubiese la posibilidad de tratarlas como sujetos desvalidos, necesitados de cobijo y consuelo¹² por parte de sus parientes y de la sociedad en sí.

En consecuencia, durante su crecimiento, la persona con discapacidad no tenía mejor opción de vida que dedicarse a realizar actividades relacionadas al limosneo o a la mendicidad y, en el mejor de los casos, recibir apoyo de las organizaciones caritativas para sobrevivir¹³.

1.1.2. Modelo rehabilitador

Las ideas principales de este enfoque atribuyen las causas de la discapacidad a problemas de salud. Además, sostienen que una persona con una discapacidad todavía puede ser útil a la sociedad. Por ello, su inclusión social depende de un arduo proceso de “normalización”, dado que la discapacidad, bajo este modelo, se entiende como un padecimiento o enfermedad, la cual debe ser curada¹⁴.

Según estas concepciones médico-asistencialistas y de utilidad, las personas con discapacidad atraviesan tratamientos rehabilitadores no para mejorar su calidad de vida, sino con el propósito de que estas contribuyan en trabajos menores. A pesar de que, bajo este enfoque, se propone

¹¹ Ibidem p.54

¹² Ibidem p.54-55

¹³ Ibidem p.60

¹⁴ Ibidem p.66

integrar socialmente a las personas con discapacidad, se mantienen rezagos de los modelos anteriores¹⁵, los cuales se reflejan en actitudes marginadoras y tratamientos inhumanos.

En síntesis, la situación de las personas con discapacidad ha tenido que atravesar un largo proceso en el que, inicialmente, eran eliminadas o excluidas de sus localidades. Dentro de este proceso, se concebía que, solo en el caso de lograr rehabilitarse, estas podían reintegrarse a la sociedad mediante la realización de actividades o labores muy básicas.

Los diferentes problemas de los modelos expuestos condujeron a un cambio de perspectiva representado por el modelo social. Bajo este modelo, la discapacidad deja de entenderse como una maldición o una enfermedad; ahora, más bien, se busca la revaloración de las personas con discapacidad mediante la oferta de oportunidades en circunstancias de equidad para su integración.

1.1.3. Modelo social

Tras las consideraciones expuestas en los párrafos anteriores, surge el denominado modelo social de la discapacidad. Este se aparta tanto de las causas sobrenaturales, médicas o cualquier otro criterio paternalista, para abordar la discapacidad desde una visión sociojurídica. De este modo, bajo las ideas de este enfoque, se reconoce y afirma la capacidad jurídica de las personas con discapacidad, con la finalidad de conseguir su plena participación en la sociedad.

Así, de acuerdo con Palacios¹⁶, el modelo social sostiene que:

el problema de la discapacidad deja de explicarse a partir de la deficiencia de la persona, para pasar a hacerlo a parte de las deficiencias de la sociedad, que se traducen en barreras discapacitantes. Así se considera que las causas que dan origen a la discapacidad son preponderantemente sociales, y que las personas con discapacidad pueden aportar a las necesidades de la comunidad en igual medida que el resto de personas. [Los subrayados son nuestros]

Con ello, este modelo postula que la discapacidad es una construcción social en la cual la misma sociedad “discapacita” a la persona por sus diferencias humanas y funcionales. Por tal motivo, se

¹⁵ Ibidem p.67-68

¹⁶ PALACIOS (2015), Óp. Cit. p. 14

busca revertir dicha situación por medio de valores que propugnen la igualdad de oportunidades, de manera que estas personas tengan una vida plena e independiente.

Además, este modelo propone que la discapacidad debe ser analizada desde un ángulo mucho más integrador, con la finalidad que la sociedad pueda interiorizar la noción de una diversidad personal en la que cada individuo posee sus propias características, las cuales suman un valor agregado al desarrollo de sus comunidades¹⁷.

El modelo social tiene como propósito central romper las concepciones paternalistas, médicas y asistencialistas de la discapacidad, enfatizando conceptos como los de autonomía e independencia¹⁸. Por lo tanto, propone que la discapacidad deje de ser vista como una deficiencia, para entenderse como una condición humana, apartándose de los prejuicios que la señalaban como un problema personal.

En tal sentido, este modelo afirma que la propia sociedad es la que no se encuentra correctamente establecida y preparada para incluir a estas personas con características y cualidades diversas; esto sería una obligación de la sociedad, puesto que estas personas poseen los mismos derechos.

Esta apreciación es compartida por Bariffi, quien señala que el concepto de discapacidad se compone, principalmente, por dos elementos: uno interno, identificado por la deficiencia personal; y otro externo, caracterizado por la conformación y establecimiento de barreras materiales, socioculturales y arquitectónicas, entre otras¹⁹; es decir, para este autor la discapacidad posee una dimensión intrínseca y otra extrínseca.

De igual modo, el modelo social busca que la persona con discapacidad sea independiente mediante el control sobre su propia vida y que, asimismo, se respete la toma de sus decisiones. De esta manera, esta será verdaderamente incluida dentro de la sociedad, pues cada persona es quien mejor conoce sus habilidades, necesidades, problemas, así como las posibles soluciones a los mismos²⁰.

En conclusión, de acuerdo a los lineamientos de este modelo, no importan las causas por las cuales una persona posea esta condición; solo es relevante que esta pueda desarrollarse de manera autónoma a partir de sus cualidades en un entorno socialmente sano.

¹⁷ PALACIOS (2008), Óp. Cit. p.104

¹⁸ Ibidem p.105

¹⁹ BARIFFI, Óp. Cit. p.365

²⁰ PALACIOS (2008), Óp. Cit. p.113

Esta breve presentación de los enfoques sociohistóricos ha tenido la finalidad de conocer y apreciar el origen del modelo social y su enfrentamiento a las ideas asistencialistas y paternalistas que han perjudicado el desarrollo de las personas con discapacidad. A continuación, se mostrará cómo este paradigma fue asimilándose en la normativa nacional e internacional sobre la discapacidad.

1.2. La normativa internacional y nacional sobre discapacidad: hacia la concretización del modelo social

En las últimas décadas, tanto la Organización de Naciones Unidas (ONU) como la Organización de Estados Americanos (OEA), a través de sus dependencias y comités internos, han asumido oficialmente el modelo social de la discapacidad con la finalidad de mejorar la situación de las personas con esta condición a nivel mundial, ofreciendo ciertas directrices de solución a partir de los derechos humanos.

En junio del 1999, la OEA adoptó la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (en adelante, la CIADDIS), siendo esta ratificada por el Estado peruano en octubre del mismo año. Este instrumento ha sido pionero dentro del Sistema Interamericano al dar ciertos aportes conceptuales del modelo social a nuestro aparato legal, dado que establece la prohibición de todo acto discriminatorio contra dicha población.

De tal manera, el numeral 1 de su primer artículo define la discapacidad como “una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social” [Los subrayados son nuestros].

Aunque esta disposición resalta elementos propios del enfoque del modelo social, tales como la cotidianeidad de actividades y la presencia de obstáculos como agravantes de la situación de las personas con discapacidad, esta se centra en los impedimentos o limitaciones propias que poseen estas personas para que puedan tener una vida independiente y en igualdad de condiciones que el resto de la sociedad.

Esta visión irá evolucionando considerablemente en las siguientes décadas. La ONU, tras impulsar algunos instrumentos con matices asistencialistas entre los años 80 y 90²¹, logra en el 2006

²¹ DEL AGUILA, Luis Miguel *La Autonomía de las personas con discapacidad como principio rector* En: *Nueve conceptos claves para entender la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. 2015. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) p.53-55

mediante su Asamblea General convocar a especialistas en el tema para llevar a cabo la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (en adelante, la CDPcD). Ratificada por el Perú en el 2007, esta convención establece una serie de principios para entender el modelo social de la discapacidad.

Respecto al elemento conceptual, el segundo párrafo de su artículo 1 señala que las personas con discapacidad son “aquellas que tenjan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás [los subrayados son nuestros]”.

Comparando con el instrumento de la OEA, la CDPcD, en primera instancia, se focaliza en la persona como tal, para luego desprender que la discapacidad implica, además de las deficiencias personales, la presencia de barreras sociales, las cuales son los principales causantes de la discriminación que aquejan a estas.

Bajo esta premisa, para la CDPcD resulta esencial el reconocimiento de la capacidad jurídica de las personas con discapacidad; por ello, en el numeral 3 de su artículo 12 se señala que los Estados parte se encuentran obligados a configurar medidas para su desenvolvimiento autónomo, a través de sistemas de apoyos y salvaguardias ²², sobre todo en los casos estrictamente necesarios.

Estas obligaciones produjeron una modificación sustancial respecto a la situación jurídica anterior, en la cual la voluntad de la persona con discapacidad era sustituida por la de un tercero, utilizando figuras legales como la interdicción, que le restaban autonomía e independencia en sus acciones²³.

1.2.1. El Estado peruano y el cambio de paradigma hacia el modelo social

En los últimos años, el Perú ha ido implementando, progresivamente, el modelo social dentro de su legislación. Este arduo camino inició con la promulgación, a finales de 1998, de la primera Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 27050, la cual compendia gran parte de la legislación dispersa existente hasta ese momento.

²² Artículo 12 Igual reconocimiento como persona ante la ley
“(…)”

3. Los Estados Partes adoptarán las medidas pertinentes para proporcionar acceso a las personas con discapacidad al apoyo que puedan necesitar en el ejercicio de su capacidad jurídica.”

²³ ZUTA, Erika & Tatiana NEYRA *Modificaciones al Código Civil en materia de discapacidad desde una perspectiva en Derecho de Familia* En: *Ius360* Consulta: 30 de abril 2019 <https://ius360.com/modificaciones-al-codigo-civil-en-materia-de-discapacidad-desde-una-perspectiva-en-derecho-de-familia/>

Sin embargo, esta norma resultó cuestionable desde su origen, pues contenía elementos rehabilitadores y médicos, contrarios al modelo social. Esto se puede apreciar en su definición de persona con discapacidad, la cual se presenta bajo los siguientes términos:

(...) aquella que tiene una o más deficiencias evidenciadas con la pérdida significativa de alguna o algunas de sus funciones físicas, mentales o sensoriales, que impliquen disminución o ausencia de la capacidad de realizar una actividad dentro de formas o márgenes considerados normales, limitándola en el desempeño de un rol función o ejercicio de actividades y oportunidades para participar equitativamente dentro de la sociedad. [Los subrayados son nuestros]

Un error que debemos resaltar de esta definición es la asunción de la falta de capacidad de estas personas, lo cual no solo limita, sino hasta suprime indirectamente los derechos más esenciales de estas a tal punto que, incluso, no podrían ejercerlos por sí mismas.

Esta falencia conlleva a un segundo problema: la concepción de “normalidad” de una persona, la cual determina de antemano qué elementos pueden ser considerados como “normales” o “anormales”. Esto deriva en una concepción perniciosa que genera prejuicios. Bajo esta idea, una característica o comportamiento determinado es mal entendido como “anormal”, cuando en realidad este solo es diferente al común y, por ello, no debería tener ninguna connotación negativa.

Por esta razón, el parámetro de normalidad, más que ser un factor conceptual de la discapacidad, se convierte en un escollo que prejuzga, indebida y prematuramente, esta condición sin mayor sustentación.

Adicionalmente, esta norma tenía varias omisiones relevantes en las temáticas de la salud, el trabajo y la accesibilidad; respecto a estas, sus disposiciones no planteaban cuestiones relacionadas a la autonomía de las personas con discapacidad. No obstante, estos asuntos serían afrontados en los siguientes años gracias al impulso brindado por los propios colectivos sobre discapacidad.

En ese contexto, no sería hasta finales del 2012 que se promulgó una nueva norma, la cual comprende a la discapacidad desde el enfoque del modelo social y en cuya elaboración participó activamente la sociedad civil a través de las agrupaciones conformadas por personas con discapacidad, gracias al apoyo y la convocatoria del excongresista Javier Diez Canseco.

Esto se concretó en la vigente Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N°29973 (en adelante, la “Ley General”), una norma en la que prima un enfoque inclusivo, priorizando los derechos fundamentales, y que, principalmente, reconoce la capacidad jurídica de las personas con discapacidad para que puedan ejercer, efectiva y autónomamente, sus derechos y libertades.

Esta evolución puede apreciarse desde la conceptualización o definición misma de la persona con discapacidad²⁴. Esta es determinada como:

(...) aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o pueda verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás. [Los subrayados son nuestros]

Un punto notable de esta definición es su reconocimiento de la capacidad como un factor determinante; pues, aunque se presenten dificultades para las personas con discapacidad en el ejercicio autónomo de sus derechos, ello ya no obedece a un elemento personal, sino que involucra un factor externo representado por las múltiples barreras del entorno social.

En tal sentido, esta normativa concientiza a la población de que el escenario social óptimo es la equiparación de oportunidades entre las personas que poseen algún tipo de discapacidad y aquellas que no, sin llegar a apelar a las nociones anteriores de “normalidad”.

La Ley General indica que todas las personas con discapacidad son poseedoras de los mismos derechos, siendo función del Estado garantizar el disfrute de los mismos sin el perjuicio de la discriminación. Igualmente, estos deben interpretarse conforme a los principios establecidos en los diferentes instrumentos internacionales, tales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la CIADDIS y la CDPcD²⁵.

Ahora bien, esta norma conlleva una verdadera asimilación del paradigma del modelo social, puesto que establece que toda persona con discapacidad posee capacidad jurídica en todos los aspectos de su vida, en condiciones igualitarias que los demás²⁶, y aboga por su autonomía en

²⁴ Artículo 2 Definición de persona con discapacidad

²⁵ Artículo 3 Derechos de la persona con discapacidad

“3.1 La persona con discapacidad tiene los mismos derechos que el resto de la población, sin perjuicio de las medidas específicas establecidas en las normas nacionales e internacionales para que alcance la igualdad de hecho. (...)”

3.2 Los derechos de la persona con discapacidad son interpretados de conformidad con los principios y derechos contenidos en la Declaración universal de los Derechos Humanos, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y con los demás instrumentos internacionales sobre derechos humanos ratificados por el Perú.”

²⁶ Artículo 9. Igual reconocimiento como persona ante la ley

sus quehaceres cotidianos. Asimismo, esta normativa faculta el uso de apoyos y ajustes razonables para los referidos fines.

Estas ideas, entre otras, serán desarrolladas a mayor grado en el Decreto Supremo N° 002-2014-MIMP, el Reglamento de la Ley General, (en adelante, el “Reglamento”), el cual fue promulgado con dos años de posterioridad a la referida ley con el objetivo de complementar aspectos esenciales de la misma.

1.3. La actuación del modelo social con base en la capacidad y autonomía de las personas con discapacidad

En los modelos más antiguos revisados anteriormente, se consideraba que las personas con discapacidad no podían ejercer sus derechos con independencia; es decir, que carecían de una capacidad de ejercicio. Esta óptica fue cambiando a partir de los enunciados del modelo social²⁷, el cual también enfatiza, además de la capacidad, el concepto de personalidad jurídica.

Esta se presenta como una aptitud o precondition para que las personas con discapacidad puedan ejercer su capacidad jurídica y, con ello, efectivizar sus derechos²⁸. De la misma manera, para que puedan ser parte de situaciones subjetivas conferidas por el ordenamiento jurídico y, por ende, ser reconocidas como personas ante la ley y en igualdad de condiciones²⁹.

Sin embargo, la normativa peruana sobre capacidad jurídica no estaba alineada con las ideas del modelo social, sobre todo en lo referente a la autonomía personal. Un claro ejemplo de esto puede hallarse en las antiguas disposiciones del Código Civil (en adelante, “C.C.”), las cuales hacían excepciones sobre la capacidad plena en algunos supuestos de personas con discapacidad, siendo denominadas como “incapaces”³⁰.

Esta presunta incapacidad se fundamentaba en los supuestos que una persona con discapacidad, pese a ser titular de derechos subjetivos, no puede ejercerlos de forma personal sin la participación de una tercera persona, dado que presenta la imposibilidad de manifestar, expresamente, su

9.1 La persona con discapacidad tiene capacidad jurídica en todos los aspectos de la vida, en igualdad de condiciones que las demás. El Código Civil regula los sistemas de apoyo y los ajustes razonables que requieran para la toma de decisiones.

²⁷ ROCA, Oreste *La Capacidad Jurídica de las Personas Naturales: Análisis del Código Civil a la luz de la Ley General de Discapacidad: Cambio de visión del Derecho Civil por los Derechos Humanos* En: Revista *Persona y Familia* del Instituto de la Familia de la Facultad de Derecho -Universidad Femenina del Sagrado Corazón (UNIFÉ) N°04, (01), 2015, p.115

²⁸ PALACIOS (2008), Óp.Cit. p.427

²⁹ ROCA MENDOZA, Óp. Cit. p.114-115

³⁰ Ibidem p.116

voluntad. Por consiguiente, ello deriva en una vulneración reiterada a sus derechos de autodeterminación e independencia.

Dichas disposiciones colisionaban tanto con los preceptos del modelo social como con los principios de la CDPcD, principalmente con los de no discriminación, inclusión plena, participación y autonomía, pues limitaban la capacidad de ejercicio de las personas con discapacidad asumiendo, de antemano, que no podían valerse o desarrollarse por sí mismas³¹.

En lo que respecta, especialmente, al principio de autonomía, este había sido conceptualizado desde una perspectiva restrictiva, en la medida en que se priorizaban las acciones que la persona con discapacidad podía realizar sin ayuda por sobre sus propias habilidades y aptitudes personales. Esta visión fue cambiando con el devenir de los distintos planteamientos que orientaron este principio hacia una visión más proactiva³².

De igual manera, el referido principio se encuentra presente en diversos derechos consagrados en la misma CDPcD³³. Se pueden citar como ejemplos concretos la consulta previa en aquellos temas de interés propio³⁴, el libre desplazamiento³⁵, la participación política y pública³⁶, así como en asuntos culturales, deportivos y de esparcimiento³⁷, entre los más notables.

Por otro lado, la normativa nacional vincula el principio de autonomía con los preceptos referidos a la libertad e independencia individuales de toda persona con discapacidad, al momento que estas toman sus propias decisiones y/o establecen sus preferencias personales, sin ningún tipo de injerencia externa que pueda influirlas indebidamente³⁸.

En consecuencia, la idea de autonomía debe comprenderse como una regla personal de todas las personas con discapacidad, a través de la cual estas puedan regir sus acciones y decisiones para autodesarrollarse social y cívicamente, ya sea de forma individual, con la ayuda de alguna herramienta, o hasta incluso con el apoyo de un familiar o persona de su confianza.

³¹ PALACIOS (2008), Óp. Cit. p.450

³² DEL AGUILA, Óp. Cit. p.58

³³ Ibidem p.62

³⁴ Artículo 4 Obligaciones Generales

“(…)

3. En la elaboración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.”

³⁵ Artículo 18 Libertad de desplazamiento y nacionalidad

³⁶ Artículo 29 Participación en la vida política y pública

³⁷ Artículo 30 Participación en la vida cultural, las actividades recreativas, el esparcimiento y el deporte

³⁸ DEL AGUILA, Óp. Cit p.61

Para el caso de esta tesis, el reconocimiento de la mencionada facultad se planteará desde la perspectiva de las PcDF, con base en el respeto a su elección y decisión de ir a trabajar, estudiar, o tomar un paseo hacia un lugar lejano desde su domicilio, utilizando los medios que deseen, como el transporte público urbano, sin que ello deba percibirse como un acto innecesario o imprudente³⁹.

Cabe mencionar que, en esa misma línea y según la norma reglamentaria, el modelo social impulsa el uso de apoyos y ajustes razonables para el desempeño autónomo de la persona con discapacidad en todos los aspectos relevantes de su vida personal y cotidiana⁴⁰, así como en el ejercicio efectivo de todos sus derechos y libertades correspondientes a ley.

En tal sentido, dichos apoyos parten de un sistema de protección articulado y flexible que median entre la libertad y el resguardo de la persona con discapacidad que se encuentra dificultada de velar por sí misma⁴¹; por ello, esta persona podrá requerirlos o rechazarlos cuando ya no le sean útiles⁴², en concordancia con los ideales de autonomía y autodeterminación.

Igualmente, la CDPcD prevé el uso de apoyos para las PcDF como parte del derecho a la accesibilidad, los cuales se materializan en ejes como la vida independiente, inclusión social⁴³ y la movilidad personal⁴⁴, además de otros que poseen la misma relevancia para su desarrollo personal como la salud, el trabajo o la educación.

Bajo este concepto de autonomía, los ajustes razonables se entienden como modificaciones y/o adaptaciones adecuadas para el goce y ejercicio de derechos en igualdad de condiciones, permitiendo a toda persona con discapacidad dirigir su propia vida como cualquier otra persona sin su condición⁴⁵.

Por otro lado, cabe mencionar que este elemento también tiene una estrecha relación con las ideas de la accesibilidad universal, lo cual puede generar algún tipo de confusión. Ante ello, es posible afirmar que los ajustes razonables pueden adecuarse tanto al ejercicio de la capacidad jurídica como a la creación de espacios accesibles para el desarrollo autónomo de las PcDF⁴⁶.

³⁹ Ibidem p.63-64

⁴⁰ Artículo 8 Capacidad jurídica de la persona con discapacidad

“La persona con discapacidad tiene capacidad jurídica y la ejerce accediendo a sistemas de apoyo y ajustes razonables que requiera en la toma de decisiones, (...)”.

⁴¹ ROCA MENDOZA Óp. Cit. p.118

⁴² VARSÍ y TORRES Óp. Cit. p.204

⁴³ Artículo 19 Derecho a vivir en forma independiente y a ser incluido en la comunidad

⁴⁴ Artículo 20 Movilidad Personal

⁴⁵ ROCA MENDOZA Óp. Cit. p.120

⁴⁶ PALACIOS, Agustina *Los Sistemas de Apoyos en el Contexto de la Accesibilidad y los Ajustes Razonables En Día de Discusión General del Derecho a la Igualdad y No Discriminación (Art.5) 25 de agosto 2017 Génova p. 4*

En ese sentido, la autonomía de las PcDF puede ser observada desde tres aspectos básicos: i) las condiciones de accesibilidad basadas en el diseño universal; ii) las garantías de accesibilidad para una vida independiente; y iii) como ajuste razonable ante la insuficiencia de los puntos anteriores⁴⁷. Precisamente, es en esta última concepción que se basará el análisis posterior sobre el derecho a la accesibilidad dentro del servicio de transporte público urbano.

Como información adicional, y para culminar el presente capítulo, se debe reconocer la verdadera relevancia de los apoyos y ajustes razonables para todas las personas con discapacidad en el ejercicio autónomo de sus derechos. Estas potestades se veían dificultadas por la escasa y contradictoria normativa nacional representada, principalmente, por las disposiciones del C.C., en las cuales, como hemos visto, estas eran negadas.

Este complejo panorama se trató de corregir en el año 2018 con la aprobación del Decreto Legislativo N° 1384, que reconoce y regula la capacidad jurídica de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones, y el cual, respecto a la autonomía personal, buscó eliminar las barreras que ponían en desventaja a esta población⁴⁸.

La norma en cuestión fue una respuesta afirmativa a los principios del modelo social previstos en la CDPcD. Esta modificó las disposiciones del C.C. sobre la capacidad jurídica de las personas con discapacidad, reconociendo su capacidad plena en el ejercicio de sus derechos; además de facultarles solicitar apoyos y/o ajustes razonables necesarios⁴⁹ para así ejercer sus facultades.

Aun así, se hacía imprescindible precisar algunos conceptos respecto al uso de ajustes razonables y apoyos, así como el complemento de las salvaguardias. Por ende, al siguiente año, se promulgó el Decreto Supremo N° 016-2019-MIMP, que aprueba el Reglamento que regula el otorgamiento de ajustes razonables, designación de apoyos e implementación de salvaguardias para el ejercicio de la capacidad jurídica en las personas con discapacidad.

En este reglamento se desarrolla una serie de lineamientos sobre el otorgamiento de apoyos, sean mecánicos o personales, y de los ajustes razonables para el ejercicio de la capacidad jurídica de las personas con discapacidad, de manera que se puedan hacer efectivos sus derechos y facultades.

⁴⁷Ibidem p.5

⁴⁸ VARSÍ y TORRES Óp.Cit. p.208

⁴⁹ Ibidem p.210

Con todo esto y a pesar de que el mencionado marco legal se encuentra mayormente vinculado a la manifestación e interpretación de la voluntad, la capacidad de goce y el ejercicio de derechos, los apoyos y los ajustes razonables poseen un funcionamiento más amplio, lo cual se manifiesta en el referido decreto dentro de la definición de medidas de accesibilidad⁵⁰, entendidas como

Medidas que garantizan la detección y eliminación de las barreras existentes en el entorno para que las personas con discapacidad puedan tener acceso a los bienes y servicios en condiciones de igualdad con las demás personas, a fin que puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. [Los subrayados son nuestros]

A la luz de este enunciado, puede observarse que dichas medidas tienen como objetivo principal no solo asegurar la localización de las barreras dentro del entorno, sino también su erradicación. Con ello, las PcDF pueden tener un acceso libre y equitativo hacia una serie de bienes y servicios esenciales, así como a distintos ámbitos con el fin de tener una vida plena e independiente.

Culminada esta observación inicial del panorama de la conceptualización de la discapacidad, y habiendo expuesto su concepción, trasfondo sociohistórico y perspectiva actual, en el siguiente capítulo se abordará el problema central de la presente tesis. Este se inscribe en la problemática de la inaccesibilidad del servicio de transporte público urbano, que dificulta la autonomía de las PcDF.

La razón principal que propicia esta situación puede entenderse como una exclusión singular contra estas personas, quienes se ven impedidas de utilizar un servicio público de tanta importancia. Esta exclusión se basa, tal como explicaremos a continuación, en la presencia de una forma de marginación poco reconocible, la discriminación estructural, también denominada discriminación sistemática.

⁵⁰ Artículo 2, numeral 6 Medidas de Accesibilidad

CAPÍTULO 2:

DISCAPACIDAD Y LA FALTA DE ACCESIBILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: UN CASO PARTICULAR DE DISCRIMINACIÓN ESTRUCTURAL

Tal como se demostrará en el presente capítulo, las PcDF se encuentran inmersas en un escenario constante de exclusión en diferentes ámbitos sociourbanos. Específicamente, uno de los espacios públicos donde se aprecia con mayor visibilidad la exclusión contra este grupo social es dentro de los diversos ambientes del servicio de transporte público a nivel urbano.

Esta exclusión puede observarse en la forma en cómo se presta este servicio en el Perú, principalmente en la ciudad de Lima Metropolitana; de manera general, este parece estar configurado bajo un entorno de arraigada desigualdad, donde se vulneran los derechos de las PcDF. Estos atropellos van desde el no poder subir a un autobús, al maltrato de los cobradores, hasta no tener un asiento para viajar de forma segura.

Para entender la profundidad de este problema, se debe comprender la relevancia que tiene el servicio de transporte público urbano para PcDF y para la sociedad en general. Por ello, en el presente capítulo se indagará primero en la idea del servicio público y sus características. Luego, sobre esa base, se investigará la problemática de la inaccesibilidad del servicio, con apoyo de la perspectiva misma de estas personas y algunas estadísticas. Finalmente, se abordará las actuaciones discriminatorias que sufren las PcDF en estos espacios.

2.1. Cuestiones previas del transporte urbano desde la idea del servicio público

Según Mescheriakoff, el concepto de servicio público ha evolucionado a través del tiempo. A partir de la Edad Media, actividades consideradas básicas, como el horneado de pan o limpieza de calles, tuvieron esta categoría. Más tarde, su número y características fueron aumentando para ponderar el interés general social de las comunidades⁵¹.

Es muy probable que el concepto europeo del servicio público se haya constituido como el más influyente para las principales legislaciones en el mundo ya que, desde su perspectiva y análisis, este fue una manifestación del poder popular frente a las atribuciones estatales. No obstante,

⁵¹ ZEGARRA VALDIVIA, Diego *Del Servicio Público a los servicios de interés general: la evolución del service public en el sistema jurídico*. En: *Revista de Derecho Administrativo* N°12 Tomo 1, 2012 p.13

también existieron otros planteamientos, como el del derecho norteamericano, que aportaron elementos importantes de las iniciativas del sector privado.

En la siguiente sección, se hará un repaso de las ideas de dichos postulados del servicio público, así como de los aportes que construyeron su concepción actual, para luego analizar el servicio de transporte público urbano dentro del régimen peruano.

2.1.1. Principales perspectivas doctrinales del servicio público tradicional

En primera instancia, está el modelo francés, del cual se desprenden dos visiones; la primera, denominada teoría objetivista, que entiende el servicio público como⁵²:

(...) toda actividad cuya realización debe asegurar, regular y controlar los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y el desarrollo de la interdependencia social, y cuya naturaleza es tal que no puede ser realizada completamente sin la intervención gubernamental. [Los subrayados son nuestros]

Según esta teoría y de acuerdo con Duguit, el Estado debe ser una empresa de actividades esenciales para la comunidad bajo el manejo exclusivo de sus autoridades⁵³. Además, estas son determinantes, pues cumplen un rol fundamental en el desarrollo personal y social de sus miembros, buscando beneficiar a todos por igual.

A este modelo francés se le contrapone una visión caracterizada por un mayor control del poder estatal de estos servicios. De modo que surge la teoría subjetivista, la cual entiende al servicio público como una actividad "de carácter técnico, dirigido al público de manera regular y continua para satisfacer necesidades públicas mediante una organización pública"⁵⁴ [Los subrayados son nuestros]. Esta perspectiva pone un mayor énfasis a la titularidad estatal de la actividad como demostración de su poder, a la cual la comunidad debe estar subordinada.

Sin embargo, ambas teorías concuerdan en que la realización de actividades debe tener como fin su ejecución en favor de la sociedad, siendo su principal discrepancia si estas se centran en satisfacer una necesidad colectiva o si deben ser una muestra de la soberanía del Estado a través de su prestación⁵⁵.

⁵² MAIRAL, Héctor *La ideología del servicio público*. En: *Revista de Derecho Administrativo*. Año 5, número 14, Depalma: Buenos Aires, 1993 p. 363

⁵³ *Ibidem*. p.361

⁵⁴ ROTONDO, Felipe *Los principios de los servicios públicos* En: *Revista CADE: doctrina y jurisprudencia*, N°. 29, Uruguay, 2014, p. 57-70

⁵⁵ ZEGARRA, Óp. Cit p 17

Ambas teorías influenciaron en la aparición de otras visiones como la del derecho español que, si bien no delimita del todo las potestades de la administración pública⁵⁶, añade elementos técnicos a desarrollarse en un régimen especial. En otras palabras, bajo esta perspectiva, una actividad esencial puede ejecutarse por un privado, con previa autorización del ente público, bajo reglas especiales para tal fin⁵⁷.

Como último referente del ámbito europeo está el modelo alemán, distanciado de las demás visiones europeas debido al fundamento de la autoridad y poder público⁵⁸. En este, la potestad estatal prima sobre cualquier característica, sea objetiva o subjetiva, pues la prestación de estas actividades es parte fundamental del manejo de la economía.

El aporte sustancial de este modelo es la diferencia entre la titularidad y la gestión del servicio o actividad; es decir, que la administración pública puede poseer la titularidad de la actividad, mientras que la gestión puede ser trabajada por esta misma o ser encargada a un ente privado, bajo su dirección y supervisión, por medio de los permisos solicitados correspondientes.

Para finalizar este segmento y explorando un ámbito diametralmente distinto, debemos mencionar también al modelo norteamericano, el cual posee características diferentes a las de las perspectivas europeas. En este, destaca la participación esencial de la empresa privada en la realización de las actividades públicas por medio de las denominadas *public utilities*.

En palabras de Mairal, este concepto alude, inicialmente, al interés público de la sociedad según lo establecido por la decisión previa del legislador. Además, se fundamenta en las actividades vinculadas a la distribución y al transporte público masivo, las cuales serían luego reglamentadas por las autoridades en relación a los alcances, el interés general y la utilidad pública⁵⁹.

En tal sentido, dichas actividades se encuentran administradas bajo un régimen de particularidades privadas, aunque con la presencia de entidades públicas encargadas de aplicar y dictaminar las normas pertinentes para su ejecución⁶⁰. En consecuencia, la presencia estatal tiene bajo este modelo una actuación complementaria, regulada por decisión legislativa con el objetivo de beneficiar las vocaciones conjuntas de la sociedad.

⁵⁶ MAIRAL, Óp. Cit. 366

⁵⁷ GARRIDO FALLA, Fernando *El Concepto del Servicio Público en Derecho Español* En: Revista de administración pública N° 135, Madrid: Universidad Complutense, 1994, p.21-22

⁵⁸ MAIRAL Óp. Cit. p. 361

⁵⁹ Ibidem. p. 378-379

⁶⁰ MENDOZA ALEGRE, Milagros *Servicio de transporte terrestre de pasajeros ¿Servicio Público? Necesidad de una correcta conceptualización para su mejor prestación* En: Revista de Derecho Administrativo N°7, 2009 p. 491

Aun con estas características divergentes, estas visiones presentadas del servicio público darán lugar posteriormente a la distinción entre servicios tradicionales y modernos⁶¹.

2.1.2. Del servicio público tradicional al servicio de interés general

Posteriormente, los servicios públicos comienzan a tener determinadas cualidades, tanto como la susceptibilidad de ser valorados en términos económicos. De la misma manera, estos empiezan a gestionarse y ofertarse dentro de un mercado de bienes y servicios abiertos a toda la sociedad.

Ello da lugar al concepto de servicio público tradicional, el cual se identifica plenamente con la satisfacción de necesidades públicas demandadas por una colectividad. Entre sus diversos principios y elementos se destacan⁶²:

- i) Continuidad: la actividad debe ser de carácter permanente en el tiempo; es decir, no debe tener interrupción alguna, siendo prestada de forma regular bajo ciertos parámetros.
- ii) Adaptación: la actividad debe evolucionar con el objetivo de satisfacer los intereses generales de la población.
- iii) Igualdad: las personas usuarias del servicio, quienes se encuentren en una misma situación o condición, deben ser tratadas de la misma manera.

Asimismo, bajo este concepto se mantiene la visión del Estado como garante-prestador de servicios ya que, al tratarse de actividades que poseen cierta regularidad y constancia, se vinculan necesariamente con las potestades propias de una administración pública⁶³.

Sin embargo, la evolución de estas actividades da lugar a otras características, como la valoración económica y su apertura al libre mercado. Con ello, se empieza a visualizar una noción de servicio público moderno, la cual diferencia entre la titularidad y la gestión del servicio. Es decir, bajo este concepto el servicio puede estar a cargo de un ente privado, bajo supervisión estatal.

Ahora bien, resulta imposible referirse a una única noción moderna de servicio público; esto se debe a que han surgido otras definiciones, igual o más satisfactorias, tal como la propuesta en el derecho comunitario europeo de servicios de interés general.

Esta idea enmarca a aquellas actividades, públicas o privadas, que pudiendo ser parte de un mercado de servicios, tienen la finalidad de satisfacer intereses generales bajo los mencionados

⁶¹ SANTIESTEVEN DE NORIEGA, Jorge *Servicios Públicos, Regulación y Constitución*. En: *Revista Peruana de Derecho de la Empresa* N° 57 Lima: Asesorandina Publicaciones, 2004, p.33-40.

⁶² ZEGARRA, Óp. Cit. p. 24

⁶³ *Ibidem* p.19

principios del servicio público (igualdad, universalidad, continuidad) y con valores colectivos como la cohesión social, la protección general de consumidores y el bienestar de la comunidad⁶⁴.

Adicionalmente, estos servicios están orientados a la universalidad; es decir, implican una atención hacia la mayoría de necesidades sociales de la comunidad sin importar género, edad o cualquier otro tipo de condición, tal como la discapacidad.

Este concepto llega a adquirir una enorme importancia, llegándose a diversificar y dando paso al concepto de servicios de interés económico general, cuyo atributo central es la valoración económica y comercial y el cual influye en distintas actividades que forman parte de la vida cotidiana moderna, tales como las comunicaciones, la infraestructura y el transporte⁶⁵.

A modo de resumen, podemos señalar que el concepto de servicio público ha tenido cambios significativos que lo han ubicado como un pilar fundamental de la administración pública, en favor de una sociedad que requiere de más y mejores servicios para su autodesarrollo. En la siguiente sección, se aterrizarán algunas de estas ideas para el caso concreto del régimen peruano.

2.1.3. Características generales del régimen de servicios públicos en el Perú

De acuerdo con el profesor Danós, el servicio público no posee una definición única, sino que alberga ciertos caracteres propios de la legislación y geografía donde este se desarrolle⁶⁶. En el caso peruano, es la Constitución Política del Perú de 1993 la que orienta estas actividades, a partir del título III sobre el régimen económico nacional.

En principio, constitucionalmente, se establece al Estado como el principal orientador de diversas áreas, entre las que destacan las actividades de infraestructura y servicios públicos⁶⁷. Además, se establecen dos puntos relevantes respecto a los mismos: la libre iniciativa privada y la responsabilidad estatal, señalando que ambos deberían interconectarse en la promoción de actividades o servicios en favor de la sociedad.

No obstante, según la Constitución, la actuación económica del Estado solo podrá promoverse bajo norma legal expresa por parte del Congreso, manteniendo, sin embargo, su potestad garante

⁶⁴ Ibidem. p.37

⁶⁵ HUAPAYA TAPIA, Ramón, *Notas sobre el Concepto Jurídico del Servicio Público en nuestro Ordenamiento legal*. En: *Derecho & Sociedad* N° 36, 2011, p.96

⁶⁶ DANÓS ORDÓÑEZ, Jorge *El régimen de los servicios públicos en la Constitución Peruana*. En: *Themis* N° 55, 2008, p.256-257

⁶⁷ Artículo 58 Economía Social de Mercado

La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

respecto a las actividades privadas con fines públicos. Para ello, será necesario un elemento normativo, constituido por la *publicatio* o publicación.

Esta mecánica confiere al Estado la realización, de forma subsidiaria o complementaria, de actividades de contenido económico que satisfagan los intereses sociales y las necesidades públicas; todo ello a través de la estructuración de un régimen especial para su buen funcionamiento⁶⁸.

Adicionalmente, el Estado tiene constitucionalmente un rol de gestión de las actividades basado en los lineamientos del derecho público, con la finalidad de priorizar la eficiencia del servicio⁶⁹. Según este rol, la administración pública debe responsabilizarse de su manejo, sea de manera directa o indirecta, por intermedio de un tercero del ámbito privado.

Con el fin de garantizar, técnica y normativamente, la iniciativa empresarial privada de los servicios, y que estos puedan ser ofertados adecuadamente en el mercado para beneficio de la población, surge la figura de los organismos reguladores⁷⁰. Entre sus principales funciones establecidas en su ley marco, la Ley N° 27332, destacan las siguientes:

- a) Función supervisora: función relacionada al control del desarrollo económico del servicio, tomando como punto de partida su esencia social y solidaria, y que implica una intervención principalmente en los casos de vulneración de derechos de los usuarios⁷¹.
- b) Función normativa: función orientada a generar las directrices de la prestación y gestión del servicio, según lo determinado en la norma reglamentaria de la mencionada ley marco⁷². Es una de las potestades autónomas más relevantes del Estado como regulador.
- c) Función fiscalizadora-sancionadora: función establecida en los casos de vulneración normativa o de directivas técnicas que dificulten el funcionamiento y/o gestión, por parte de la entidad encargada de llevar a cabo la actividad o servicio a prestarse.

Por último, podemos identificar en la Constitución un elemento competencial. Este puede verificarse entre los servicios públicos generales, bajo la dirección del Consejo de Ministros y sus

⁶⁸OCHOA CARDICH, César *El Servicio Público en la Constitución Peruana de 1993* En: Revista Pensamiento Constitucional N° 18, Lima: PUCP, Escuela de Graduados, 2013 p.109-115

⁶⁹DANÓS ORDÓÑEZ (2008) Óp. Cit. p.260-261

⁷⁰DANÓS ORDÓÑEZ Jorge *Los Organismos Reguladores de los Servicios públicos en el Perú: su régimen jurídico, organización, funciones de resolución de controversias y de reclamos de usuarios* En: Revista Peruana de Derecho de la Empresa N°57,2004 p. 65

⁷¹TRIBUNAL CONSTITUCIONAL EXP 0008-2003 AI/TC. Fundamento 42

⁷²DANÓS ORDÓÑEZ (2004) Óp. Cit. 77-76

respectivas carteras sectoriales⁷³, y los servicios públicos regionales y locales, a cargo de los gobiernos subnacionales⁷⁴, según lo establecido en las respectivas disposiciones constitucionales.

Es bajo esta categoría de servicio local que el transporte público ha estado operando, siendo los gobiernos municipales los responsables de sus directrices. En el caso de la Municipalidad de Lima Metropolitana, los resultados derivados de esta práctica no han sido los más óptimos, lo cual ha generado problemas a sus ciudadanos, especialmente a las PcDF.

En el 2018, esta situación fue medianamente modificada por la Ley N° 30900, que llevó a la creación de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) y, con ello, a la reconfiguración del transporte público como servicio público general. Sin embargo, bajo esta nueva configuración los derechos de accesibilidad y autonomía de las PcDF han continuado quebrantándose, sometidos a un incesante contexto de discriminación.

2.2. La situación de inaccesibilidad en el transporte público urbano para las PcDF

Dentro de la sociedad peruana, la situación discriminatoria contra las PcDF en el transporte público urbano posee considerables matices histórico-culturales. Estos tienen como base los prejuicios heredados de los modelos de marginación y prescindencia, los cuales estaban colmados de miedo y desconocimiento acerca de la discapacidad y la diversidad funcional.

Dichos miramientos se encuentran aún tan arraigados en nuestra sociedad que fomentan la consideración de las PcDF como personas incapaces de valerse por sí mismas. Persiste, incluso, una noción errónea de incapacidad, tan abrumadora dentro del servicio de transporte público urbano, que se ha llegado a afirmar que estas personas no deberían ser usuarios de este servicio debido a sus escasas posibilidades de acceso al mismo.

Igualmente, expertos en movilidad urbana como el ingeniero Israel Cabrera sostienen que los sesgos contra las PcDF son trasladados a los principales responsables del transporte público, quienes consideran las limitaciones física-motoras como un impedimento total de locomoción, generando un ambiente de rechazo generalizado⁷⁵.

⁷³ Artículo 119.- Dirección y gestión de los Servicios Públicos

La dirección y la gestión de los servicios públicos están confiadas al Consejo de Ministros; y a cada ministro en los asuntos que competen a la cartera a su cargo.

⁷⁴ Artículo 192.- Los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo.

(...)

Artículo 195.- Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.

⁷⁵ Reunión con el Ingeniero Israel Cabrera Vega del 10 de abril del 2018

De esta manera, para comprender aquellas prácticas discriminatorias que perjudican a las PcDF en este servicio público, se deben conocer las adversidades que atraviesan para movilizarse en la ciudad a través del mismo. Por ello, en las siguientes páginas se presentará la problemática de la inaccesibilidad, con el apoyo de ciertos datos y experiencias que fueron recabados para este fin.

2.2.1. ¿Por qué el transporte público resulta inaccesible para las PcDF?

Es bastante previsible que, si uno le pregunta, tanto a una PcDF como a una persona sin esta condición, sobre las principales causas de inaccesibilidad en el transporte público urbano, ambas coincidirían en señalar, específicamente, que ello responde a aspectos infraestructurales. Los ejemplos más evidentes de estos son la falta de rampas o ascensores en vehículos y estaciones, y el uso de mobiliario muy antiguo, entre otros de similar índole.

Esta afirmación, sin embargo, es una comprensión parcial del problema, y surge de lo que puede observarse a simple vista en los diferentes paraderos de los principales distritos de Lima Metropolitana. Estos, durante gran parte del día, se encuentran aglomerados por cientos de usuarios que buscan abordar un bus, una combi u otro medio de transporte masivo para realizar sus actividades diarias. Entre ellas, también se hallan PcDF con el mismo objetivo, pero sometidas a mayores dificultades, al margen de la falta de infraestructura, de carácter intangible.

Estas dificultades refieren a cierto factor cultural que no toma en cuenta la diversidad existente entre los usuarios, así como de las mismas PcDF, con sus cualidades y diferencias. Por lo general, estas personas suelen ser clasificadas, socialmente, con base en su grado de discapacidad, obviando detalles como su funcionalidad corporal-motora, forma de movilización, uso de apoyos y demás particularidades que influyen en su necesidad para abordar el servicio de transporte.

Como primer punto, por lo tanto, habría que analizar si una PcDF requiere o utiliza algún apoyo para movilizarse como, por ejemplo, bastones, muletas, sillas de ruedas o prótesis. Este análisis puede realizarse desde la estadística, sobre todo desde las gráficas de la Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad, (en adelante, "ENEDIS"), un estudio socioestadístico de gran relevancia realizado en el 2012.

Entre sus resultados, se señala que un aproximado de 40% de PcDF en Lima Metropolitana utiliza algún tipo de apoyo, siendo la silla de ruedas el más usado dentro del ámbito urbano. Sin embargo,

dentro del mencionado porcentaje, se advierte que solo un 10,4% utiliza esta herramienta particular para su traslado personal⁷⁶.

En la actualidad, es muy probable que esta cifra haya aumentado; sin embargo, ello no contradeciría el hecho que solo pocas personas puedan conseguir y darles un adecuado mantenimiento a estos vehículos menores, a causa de sus elevados costos de adquisición y cuidado.

Dicho de otra manera, estas PcDF que, de forma limitada, pueden trasladarse en la ciudad, solo representan un sector menor de tal grupo social, mientras que otro gran porcentaje está inhabilitado de movilizarse libremente en el ámbito urbano y, con ello, de ejercer sus derechos colectivos, sociales y ciudadanos.

En consecuencia, este número mayoritario de PcDF, representado por aquellos que no cuentan con ningún elemento de apoyo, se encontraría en una evidente situación de desventaja al no poder participar personal y activamente en las diversas actividades urbanas que resultan importantes para su desarrollo personal, lo cual da lugar a una preocupante diferenciación social.

Por otro lado, las PcDF que sí tienen acceso a dichos apoyos tampoco están exentas de atravesar diferentes problemas, tanto dentro como en los alrededores del servicio de transporte público urbano. Como una primera causa, podemos señalar el hecho que la mayoría de estas personas tiene dificultades –o incluso la imposibilidad- de subir a una combi o Corredor Vial de forma segura, humana y accesible.

Por tal motivo, en el caso en que no se encuentran acompañadas, estas tienen que esperar la ayuda de una tercera persona, sea otro usuario del servicio o algún personal de atención. En múltiples ocasiones esta persona no se encuentra preparada para enfrentar este tipo de escenarios, lo cual genera no solo que se vulneren derechos como la autonomía personal de la PcDF, sino también su propia dignidad humana al ser tratada como un simple objeto.

En consecuencia, la configuración del servicio de transporte público urbano llega a producir situaciones que trasgreden tanto la integridad personal y física de una PcDF, quien, con el fin de evitar episodios que la menoscaben como persona y sujeto de derechos, se encuentra obligada a

⁷⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS E INFORMÁTICA (INEI) *Primera Encuesta Nacional Especializada en Discapacidad* (ENEDIS), Lima, 2014, p. 237

utilizar medios de transporte alternativos. De no hacerlo, quedaría apartada de todo ámbito sociourbano.

En segundo lugar, se debe considerar también que existen PcDF que utilizan otro tipo de elementos de apoyo técnico, tales como bastones, andadores y muletas. Estas, en conjunto, representan un poco más del 25% dentro del Lima Metropolitana⁷⁷ y también tienen inconvenientes en el transporte público, ya que en escasas ocasiones encuentran un espacio suficiente y adecuado para llevar estos elementos consigo.

En consecuencia, para que una PcDF con elementos de apoyo pueda movilizarse correctamente en el entorno urbano, se ve obligada a utilizar un medio de transporte particular como los taxis. Estos vehículos, si bien son una forma rápida y eficaz de traslado dentro de la ciudad, también significan una dificultad debido a los costos económicos que estos acarrear.

En ese sentido, el uso de cualquier medio de transporte se convierte en una tarea sumamente complicada para una PcDF, quien debe optar por atravesar las tribulaciones de un sistema de transporte público ineficiente o realizar gastos excesivos para movilizarse de la manera más segura posible, evitando, incluso, poner su vida en peligro.

Una prueba de este complicado escenario ya podía advertirse desde finales del 2003 en la Consulta Nacional sobre Discapacidad, elaborada por la Comisión de Estudios sobre Discapacidad del Congreso de la República⁷⁸. En esta, destaca el análisis de los gastos adicionales que incurre una persona con discapacidad y su familia para el desarrollo de actividades cotidianas.

Entre las cifras más resaltantes, se afirma que el 82% de PcDF considera al transporte como un gasto adicional necesario, principalmente para concretar otras necesidades básicas en el ámbito urbano. Ello lo convierte en el segundo egreso económico más importante de estas personas, siendo superado solo por los costos vinculados con la salud.

Este panorama se percibe hasta la actualidad, siendo aún más notorio ya que, según el Informe Defensorial N° 138-2019 de la Defensoría del Pueblo, una PcDF paga, por trayectos de ida y vuelta

⁷⁷ Ídem

⁷⁸ TOVAR, Teresa & Patricia FERNÁNDEZ *Voces de "Los otros". Consulta Nacional sobre Discapacidad (2003)* Comisión Especial de Estudios sobre Discapacidad del Congreso de la República-CEEDIS, Lima 2005 p.33-34

en taxis, un aproximado de 40 soles diarios⁷⁹. Esta cantidad, vista en semanas o meses, conlleva a que dejen de adquirir otros bienes y servicios de igual o mayor relevancia.

Expresado en otros términos, al no contar con un servicio de transporte público urbano accesible, una PcDF está condicionada a utilizar medios de transporte particular, con lo cual no solo se limita su autonomía personal en el ejercicio de derechos, sino que también le genera un gasto personal excesivo. Todo esto configura un escenario de clara desventaja social.

En conclusión, la inaccesibilidad en el transporte público urbano no solo afecta a la PcDF en un plano físico y/o infraestructural, sino que también la afecta en la esfera económica, lo cual puede ser considerado como una clara forma de exclusión.

Otro tema relevante, pero poco analizado, en la prestación del servicio de transporte público urbano es el uso de los paraderos y estaciones. Estas estructuras suelen ser tratadas como simples ambientes externos y accesorios al de los vehículos; sin embargo, su correcta ubicación y diseño podrían permitir que una PcDF aborde y descienda, eficientemente, de estos medios de transporte.

La realidad de estos espacios no es la más óptima. Aproximadamente, el 60% de las PcDF lo considera una locación complicada para el acceso y desenvolvimiento autónomo ⁸⁰. Esta percepción se basa en el hecho que estas no cuentan con los espacios correctamente distribuidos y señalizados; su diseño y construcción obstaculizan el traspaso hacia los vehículos, y en horas punta no se respeta el orden establecido para abordarlos.

Un par de ejemplos donde se aprecia tales inconvenientes es en la Línea 1 del Metro de Lima y el Sistema de Transporte Metropolitano, mejor conocido como el Metropolitano. Ambos fueron producto de la ineficiente reforma del transporte público de Lima, pues no cumplieron con las expectativas de modernizar y agilizar el traslado urbano en la ciudad.

Sobre la Línea 1 del Metro de Lima, concebido como un sistema de trenes subterráneos entre Lima y Callao, se buscó que tuviera características similares al de otros medios análogos en la región. Si bien esta obra logró cierto acercamiento entre distritos medianamente lejanos, uno

⁷⁹ DEFENSORÍA DEL PUEBLO *El Derecho a la educación inclusiva Barreras en la implementación de los servicios públicos educativos y privados para estudiantes con discapacidad y con otras necesidades especiales educativas*. Informe Defensorial 183, Lima: Primera Edición, 2019, p.228 Consulta: 01 de marzo 2020 <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/12/Informe-Defensorial-183-El-Derecho-a-la-Educaci%C3%B3n-Inclusiva.pdf>

⁸⁰ INEI, 2014 Óp. Cit. p.384

puede apreciar a simple vista problemas vinculados a la accesibilidad, al visitar algunas de sus distintas estaciones.

Haciendo un pequeño recorrido entre tres de sus estaciones (San Borja Sur, Gamarra y Atocongo), se verificó que ciertas plataformas de acceso a los trenes estaban desbalanceadas; asimismo, que existían ascensores inoperativos o en mantenimiento; que las sillas de ruedas habilitadas eran insuficientes y estaban en mal estado; y que, además, que el personal del servicio no estaba realmente capacitado para atender a una PcDF.

Por ello, es posible afirmar que las dificultades más comunes con las que lidian estas personas, dentro de este servicio, están referidas tanto a factores técnicos como humanos. Estos pueden disminuir o aumentar según el medio de transporte público utilizado; lo cual nos lleva a comentar un caso concreto sucedido hace unos años dentro del Metropolitano.

Este medio de transporte público urbano se caracteriza por ser el primer Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC), compuesto por Buses de Transporte Rápido-BRT, los que realizan un aproximado de 700 mil traslados diarios. Gracias a ello, es considerado el primer transporte público masivo de Lima⁸¹; sin embargo, dentro de sus instalaciones acaeció un lamentable suceso que tuvo como protagonista a una PcDF usuaria de silla de ruedas.

El incidente, sucedido en uno de los buses de la estación de Puente Piedra, se debió a que esta no contaba con rampas, ni tampoco había un espacio adecuado para que una PcDF lleve sus elementos de apoyo. Esta persona, que sufrió severas lesiones, no solo vio afectada sus derechos de accesibilidad, autonomía y dignidad, sino también su integridad física, además del deterioro total de su silla.

El caso en mención llegó hasta la Comisión de Protección al Consumidor N° 2 del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), la cual determinó la falta de acceso a información idónea⁸² de este servicio, pues esta persona abordó dicha unidad asumiendo que era totalmente accesible, según lo indicado en su portal web oficial.

Asimismo, la PcDF afirmó haber recibido un trato humillante y poco colaborativo por parte del personal de atención. Por lo tanto, el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima

⁸¹INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA-PROTRANSPORTE *Portal Web "Metropolitano"* Consulta: 23 de octubre 2019 <http://www.metropolitano.com.pe/>

⁸²INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y PROTECCIÓN A LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI) Resolución *Final N° 2331-2015/CC2*. Expediente N°545-2014/CC2. Comisión de Protección al Consumidor N°2. 17 de diciembre de 2015

(PROTRANSPORTE) responsable del servicio fue sancionado por incumplimiento de brindar información completa y veraz de la infraestructura de los buses según las disposiciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor.

Más adelante, se conoció que, según lo estipulado en el contrato de concesión, solo el 10% de los buses alimentadores debía ser completamente accesible⁸³, aunque este porcentaje figuraba como un mínimo que debía aumentar progresivamente. Este incidente se convirtió en un precedente relevante en discapacidad y movilidad urbana, pues evidenció la inaccesibilidad en un medio tan popular y utilizado como el Metropolitano.

De manera concreta, estos hechos confirman que los principales medios de transporte público urbano resultan ser inaccesibles, a pesar de las mejoras parciales que se han implementado. Esta realidad demuestra que la problemática de la accesibilidad va más allá de los temas infraestructurales, pues abarca cuestiones de carácter social y de gestión del servicio, afectando a las PcDF tanto particular como grupalmente.

Ante tales circunstancias, es apropiado conocer el punto de vista de la sociedad civil de personas con discapacidad sobre la inaccesibilidad en el servicio de transporte público.

2.2.2. La perspectiva colectiva de inaccesibilidad en el transporte público urbano de las personas con discapacidad

Hasta mediados del 2017, a nivel nacional, se contaba con más de 400 asociaciones y/o agrupaciones de personas con discapacidad, entre activas e inactivas, inscritas en los registros del CONADIS⁸⁴, las cuales han jugado un rol estratégico para la dación de normas en favor de las PcDF y las personas con discapacidad en general.

Gracias a estos diversos colectivos de personas con discapacidad se ha logrado impulsar diferentes propuestas, incluyendo la promulgación de la actual Ley General y su Reglamento, así como las normativas y políticas accesorias que siguen los parámetros del modelo social de la discapacidad. En ese sentido, la percepción de estas asociaciones sobre la inaccesibilidad en el transporte público ha sido vital.

⁸³ INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA-PROTRANSPORTE *Memorando N°312-2014-MML-IMPL/GOP – Información sobre buses y su accesibilidad para personas con discapacidad* Recuperado de: <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2014/05/protransporte.pdf>

⁸⁴ CONSEJO NACIONAL DE INTEGRACIÓN DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD *Asociaciones Inscritas en el CONADIS hasta junio 2017* Consulta: 15 de setiembre 2019 <http://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2015/09/ASOCIACIONES-INSCRITAS-EN-CONADIS-A-JUNIO-2017.xlsx>

Cabe mencionar que existen distintos grupos sobre discapacidad, cada uno con enfoques y labores definidas en favor de este sector. Entre ellas, existen ciertas agrupaciones que realizan actividades sociales como la asociación Generando Sonrisas (GENSON), la cual ha atendido a poblaciones vulnerables como niños y adultos mayores, con énfasis en la discapacidad⁸⁵.

Esta asociación ha trabajado y fortalecido su aproximación a este tema a partir de la promulgación de la Ley General, gestionando eventos de concientización ciudadana sobre la importancia de la accesibilidad en el entorno urbano. Sin embargo, su labor más importante ha sido de “a pie”, a través de la difusión de información sobre el respeto de los espacios preferentes en el transporte público.

A partir de ello, GENSON ha afirmado que existe un incumplimiento generalizado de la normativa sobre discapacidad en espacios y servicios públicos como el transporte; asimismo, ha afirmado que tampoco existe una eficaz fiscalización al respecto por parte de las autoridades, sobre todo en los micros, autobuses, combis y en servicios más recientes como el Metropolitano, la Línea 1 del Metro de Lima y Corredores.

Como reflexión general, esta organización considera que el uso de un transporte público urbano accesible es esencial para brindar mayor libertad e independencia a las PcDF. Por ello, se espera que una futura reforma del transporte público pueda habilitar para este fin tanto a los vehículos, estaciones y paraderos accesibles de manera que se configure una verdadera ciudad inclusiva.

Por otro lado, existen asociaciones que nacen en los ámbitos universitarios, lo cual permite interiorizar en mayor medida el pensamiento crítico y proponer soluciones a problemas complejos que aquejan a sectores vulnerables como las PcDF. Dentro de ese contexto, por ejemplo, se funda en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) la Asociación Interdisciplinaria de Estudiantes-Egresados sobre Discapacidad e Inclusión (AIEDI)⁸⁶.

Esta agrupación, la cual es representativa de dicha casa de estudios, busca romper los prejuicios existentes contra las personas con discapacidad; por ende, semestre tras semestre, realizan diferentes actividades que van desde charlas hasta talleres vivenciales para interiorizar la condición de discapacidad. Asimismo, esta agrupación ha contribuido en algunos informes técnicos para la mejora en diversos medios del servicio de transporte público urbano.

⁸⁵ Apéndice A: Cuestionario sobre percepción y accesibilidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- GENSON

⁸⁶ Apéndice B: Cuestionario sobre percepción y accesibilidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- AIEDI

Para AIEDI, la accesibilidad resulta muy importante, pues forma parte de un impacto social que disminuye las situaciones de exclusión; además, esta brinda beneficios a la sociedad en su conjunto. En lo que refiere, específicamente, al transporte público urbano, se subraya que en los últimos años la atención se ha centrado más en el tráfico vehicular que en la movilidad y accesibilidad.

Igualmente, la agrupación enfatiza la sensación de inseguridad dentro de las flotas, dado que, pese a existir unidades con cinturones, sistema de anclajes y otros aditamentos para silla de ruedas, estos, por lo general, se encuentran en mal estado o son inservibles. En esa misma línea, consideran fundamental sensibilizar y capacitar al personal del servicio de transporte en temas de discapacidad para evitar sucesos como el ya comentado del Metropolitano.

Finalmente, esta agrupación sostiene que uno de los principales problemas para tener un transporte público urbano completamente accesible para PcDF es la corrupción que existe respecto a las rutas y concesiones del servicio. Esta situación se traduce en vehículos inaccesibles, los cuales luego deben ser adaptados, generando mayores costos que se trasladan a los usuarios, quienes se ven obligados a pagar más por un servicio igual de ineficiente.

Otro ejemplo de organización de personas con discapacidad surgida desde las aulas universitarias es la Asociación Psico Inclusiva Kipu Llaxta⁸⁷, cuya etimología combina los nombres de los sistemas de registro de información utilizados por las antiguas civilizaciones andinas con los poblados de los andes centrales, donde guardaban esta data para propiciar el desarrollo de los pueblos. Esta asociación inició como un proyecto social universitario por parte de alumnos de la Universidad Continental.

Esta asociación posee una visión interdisciplinaria y de psico-inclusión, con ejes de trabajo fundamentados en la participación activa de sus miembros y en una accesibilidad amplia. Sobre dicha base, afirman que la inaccesibilidad urbana genera un mal desempeño en PcDF, pues se afectan también sus facultades mentales y emocionales. Esta conclusión surge de un estudio que realizaron en el 2017, que demostró que el 76% de estas personas tiene problemas de baja autoestima por la falta de accesibilidad.

Los representantes de Kipu Llaxta afirman que los inconvenientes en el acceso a este servicio público se exteriorizan en una vulneración constante de derechos, pues las PcDF, ante la dificultad

⁸⁷ Apéndice C: Cuestionario sobre percepción y accesibilidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- Kipu Llaxta

de movilizarse, no pueden ejercerlos de forma autónoma y personal, con lo cual se afecta su calidad de vida e inclusión en sociedad y lo cual da lugar a una marcada brecha social.

Asimismo, señalan que una de las principales barreras surge de la falta de empatía y de la conciencia sociocultural de la ciudadanía, a la cual aún le cuesta comprender, no solo la diversidad personal, sino también el hecho que la accesibilidad es un elemento que debe beneficiar a todos por igual, sean o no PcDF.

Por otro lado, en Kipu Llaxta indican que la situación puede analizarse también desde una óptica jurídica, según la cual ciertas empresas incumplen las normas y los contratos de concesión; de la misma manera, evitan el pago de multas por incumplimiento, debido a la ausencia de fiscalización para la culminación de proyectos infraestructurales.

Todos estos factores terminan agotando a las PcDF. A pesar de los enormes montos que se manejan en las inversiones de estos proyectos, no se consideran los elementos necesarios para habilitar una accesibilidad general en la que se incluyan elementos como rampas, pisos bajos y otros instrumentos para mejorar el servicio de transporte. Por lo tanto, vivir en una ciudad poco accesible como Lima Metropolitana incide en que estas personas se encuentren en un escenario de dependencia y exclusión.

Esta agrupación, conformada por personas con y sin discapacidad, también ha participado, durante los últimos años, en varias incidencias sociales, a nivel público y privado, en las que se han generado proyectos en favor de las PcDF. Uno de los más destacados ha sido el mapeo de calles y espacios públicos mediante la aplicación móvil *Wheelmap*, la cual permite recolectar datos y prevenir accidentes en aquellos lugares urbanos potencialmente inaccesibles.

A modo de síntesis, es evidente que la óptica grupal de las organizaciones de personas con discapacidad ha contribuido a interiorizar los problemas que genera la inaccesibilidad en el transporte público urbano para las PcDF; además, estas han ayudado a mejorar esta problemática por medio de actividades que buscan generar inclusión.

Asimismo, estas agrupaciones coinciden en resaltar que es impostergable la implementación de un tratamiento transversal del modelo social de discapacidad en la administración del transporte público urbano, con la finalidad de establecer óptimos estándares de calidad y de accesibilidad, dado que este servicio tiene una función integradora a través de la cual una PcDF y otros grupos vulnerables pueden manifestarse socialmente y ejercer sus derechos en igualdad de condiciones.

Para culminar este subcapítulo, en la siguiente sección se analizará a mayor profundidad las estadísticas de la ENEDIS y otros datos sobre transporte y discapacidad. Además, con el objetivo de conocer mejor la posición de las PcDF sobre este servicio, se agregará información proveniente de una actividad propia realizada para tal fin.

2.2.3. Las PcDF y el transporte público urbano: el problema expresado en cifras

A pesar de que, actualmente, la ENEDIS posee una antigüedad de aproximadamente diez años, sus cifras son un referente en la estadística sobre discapacidad. Esto se debe a que fue la primera herramienta cuantitativa especializada en el tema. Por lo tanto, la revisión de estos resultados resulta ineludible para conocer determinados aspectos vinculados a la accesibilidad urbana.

Un primer punto a analizar es que, pese a que el servicio de transporte público urbano tradicional masivo (autobuses, combis, ómnibus, etc.) ha sido considerado como uno de los medios de movilización con más dificultades en el acceso para las PcDF⁸⁸, casi 39% de estas personas afirmó utilizar este medio para movilizarse y realizar sus actividades cotidianas⁸⁹.

Esta aparente contradicción se explica en el hecho que las PcDF no necesariamente utilizan de forma voluntaria el transporte público urbano, sino que se ven obligadas a ello debido a los altos costos económicos que implica abordar un medio de transporte particular, tal como ya se comentó anteriormente respecto al caso de los taxis.

Igualmente, las estadísticas muestran que el uso de este medio particular tiene un 38,7% de predilección, siendo muy similar al del transporte público masivo⁹⁰. Con ello, puede concluirse que las PcDF se ven en la disyuntiva entre priorizar sus gastos personales o movilizarse de forma segura y accesible dentro de los ambientes urbanos de la ciudad.

Asimismo, respecto a los espacios y servicios públicos, se reconoce que los paraderos son el segundo lugar con más complicaciones de acceso (31,6%), siendo solo superados por los establecimientos de salud; además, las estaciones de transporte urbano se encuentran dentro de los cinco espacios más inaccesibles para PcDF⁹¹.

La citada investigación cuantitativa contempla otros temas relevantes sobre la accesibilidad en espacios públicos y transporte que llegan a ser útiles; sin embargo, podemos hallar en esta algunos

⁸⁸ INEI, 2014 Óp. Cit. p.391

⁸⁹ Ibidem p.393

⁹⁰ Ídem

⁹¹ Ibidem p. 384

yerros e inconvenientes con la medición y participación neta de las PcDF en Lima Metropolitana, que nos llevan a revisar estadísticas más actuales.

En octubre del 2017 se realizaron los Censos Nacionales: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, los cuales, aunque no estaban centrados en la discapacidad, abordaron cuestiones generales relevantes a esta. Así, siguiendo estas estadísticas, podemos afirmar que, a nivel nacional, existen 3 millones 209 mil 261 personas con alguna discapacidad, las cuales representan el 10,3% de la población peruana; además 2 millones 715 mil 892 de estas residen en el área urbana, es decir un 10,6%, y un poco más del 15% de este sector son PcDF, lo cual se traduce en 485 mil 211 habitantes del territorio nacional⁹².

Por otro lado, pese a que estos censos no se concentraron en el tema del transporte público urbano, de igual manera brindaron algunas cifras sobre la movilidad desde una perspectiva útil. Así, demostraron que, dentro del entorno urbano, 263 mil 997 hogares con algún miembro con discapacidad, es decir el 14,5%, poseen un automóvil o camioneta propios para movilizarse⁹³.

Aun cuando no se precisa que esta estadística corresponda, específicamente, a las PcDF, se puede apreciar que existe una necesidad de usar vehículos particulares para el traslado de estas en la ciudad; esto se da al margen del hecho que son pocas las familias que pueden comprar y mantener un vehículo propio con las características apropiadas para ayudar a sus familiares con una limitación motriz.

Al igual que con la ENEDIS, la información proporcionada en estos censos no es muy significativa en cuanto a las PcDF y el transporte público urbano, pero sus estadísticas permiten tener una vista más cercana de la problemática, a pesar de que no se haga una referencia directa al caso de Lima Metropolitana.

En última instancia, para obtener estadísticas un poco más precisa sobre el uso del transporte público urbano por parte de las PcDF, se realizó un cuestionario virtual de opción múltiple, entre fines del 2019 e inicios del 2020, para entender mejor su percepción de la inaccesibilidad en el servicio. Con tal objetivo, se recogieron las experiencias, dificultades y opiniones de un grupo de 40 PcDF de diferentes distritos de la capital⁹⁴.

⁹² INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS E INFORMÁTICA (INEI) *Perfil Sociodemográfico de la Población con discapacidad*, Lima, 2019, p. 9-10

⁹³ *Ibidem* p. 114

⁹⁴ Apéndice D: Cuestionario de percepción social por parte de las PcDF sobre el transporte público urbano en Lima Metropolitana

Entre los principales temas que abordó este cuestionario, se les preguntó sobre aquellos problemas que habían atravesado para acceder a algún medio de transporte público⁹⁵. Aun cuando más de la mitad afirmó que el servicio en su zona era inaccesible, se observó que las barreras más frecuentes están en cuestiones mecánicas, tales como las gradas altas y la falta de rampas (60%); además, las personas entrevistadas resaltaron el poco respeto a los asientos reservados (50%), así como la actitud hostil en la atención (48%).

A pesar de que las deficiencias en el diseño y la planificación en infraestructura sigan siendo una de las causas centrales de la inaccesibilidad en el servicio de transporte, lo más preocupante es que, según lo expuesto por estas PcDF, tanto cobradores como choferes no solo se niegan a permitir que aborden los vehículos, sino que han llegado a insultarlas y agredirlas, a tal punto que les decomisaron su carnet de CONADIS para que no puedan volver a utilizar el servicio.

Otros de los asuntos destacables vinculados a dichos problemas fue el de los asientos reservados⁹⁶. Respecto a este punto, un amplio 90% sostuvo que el personal del servicio carece de valores y de una cultura colaborativa, al igual que los otros usuarios del servicio; toda esta situación dificulta el debido uso de estos espacios, a lo cual se suma la escasa fiscalización de las autoridades del sector.

En esa misma línea, los participantes expresaron su disconformidad ante el hecho que los responsables del servicio no hacen cumplir la Ley General ni la normativa en transporte; por tal razón, señalaron como principales responsables de estos problemas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), al CONADIS y las mismas empresas prestadoras y gestoras de dicho servicio público⁹⁷.

Vale la pena recalcar que estos datos tampoco son del todo representativos; sin embargo, ante la falta de mejor información estadística en el tema, lo realizado confirma que la problemática de inaccesibilidad en el transporte público urbano para PcDF es demasiado compleja en tanto involucra barreras materiales y sociales, las cuales se resumen en el siguiente testimonio recabado:

El tema del mejoramiento del transporte es muy complejo, contempla muchas aristas, pero una de las más difíciles más no imposibles de atacar es el factor cultural. Crear una conciencia de

⁹⁵ Gráfico 1: Principales Dificultades en el servicio de Transporte Público Urbano

⁹⁶ Gráfico 2: Causa sobre e la falta de respeto a los asientos reservados

⁹⁷ Gráfico 3: Principales responsables del transporte público urbano

cumplimiento de las normas de tránsito, de respeto al peatón y a los otros conductores, cumplimiento de las normas de accesibilidad. [Los subrayados son nuestros]

En síntesis, los problemas de acceso en el servicio de transporte público urbano pueden conllevar ciertas prácticas discriminatorias, las cuales se presentan como actos violentos y con intención de agredir. También existen actuaciones que carecen de hostilidad, pero que, de igual forma, llegan a afectar a las PcDF en estos espacios.

2.3. Discriminación estructural: ver lo que otros, socialmente, no quieren o pueden ver

Hemos observado y advertido que el servicio de transporte público urbano es uno de los ámbitos con mayores dificultades para las PcDF, tanto por la ausencia de correcta infraestructura como por la escasa sensibilidad de los actores del servicio. Todo lo analizado parece indicar que este está diseñado y configurado para acrecentar las desventajas sociales de este sector.

Por ende, es posible afirmar que en este servicio público se observan ciertas prácticas discriminatorias contra las PcDF, quebrantando sus derechos y libertades. Si bien estos actos pueden llegar a considerarse tanto delitos como faltas administrativas, pasibles de sanción, estos aún subsisten, especialmente, hacia las poblaciones más vulnerables.

Dentro del transporte público urbano es posible identificar, para el caso de las PcDF, un tipo de discriminación denominada discriminación estructural. Esta se distingue por sustentarse en ideas estigmatizadoras que posee gran parte de la población, omitiendo, inconscientemente, ciertas características sociales y personales de la población discriminada; en este caso, la diversidad funcional motora.

Este contexto de discriminación se materializa en la inaccesibilidad de los diferentes espacios urbanos, perjudicando el desarrollo sociopersonal de las PcDF. Sin embargo, para entender completamente el problema de la discriminación estructural, es necesario primero ahondar en la problemática general de la discriminación, la cual se configura según determinados elementos que analizaremos en las siguientes páginas.

2.3.1. La discriminación como problemática social general para la PcDF

Desde una perspectiva sociológica⁹⁸, Solís conceptualiza la discriminación como el

⁹⁸SOLIS, Loc. Cit.

conjunto de prácticas, informales o institucionalizadas, que niegan el trato igualitario o producen resultados desiguales para ciertos grupos sociales y que tienen como consecuencias la privación o el menoscabo en el acceso a los derechos y la reproducción de la desigualdad social. [Los subrayados son nuestros]

Acorde a esta idea, las conductas discriminatorias se entienden como actos informales que generan tratos y/o consecuencias desiguales en contra de grupos sociales específicos. Debido a estos, estos grupos ven afectados, notablemente, el goce y ejercicio de sus derechos más elementales, lo cual fomenta un ambiente desfavorable de invisibilización normalizada.

En cuanto a la concepción jurídica de la discriminación, esta posee algunas características adicionales, pues además de ser conceptualizada como un trato desfavorable contra un individuo o una comunidad, esta se basa en motivos prohibidos. En otras palabras, desde esta perspectiva, la discriminación produce resultados nocivos que son condenados por el ordenamiento jurídico⁹⁹.

En esta línea, la Defensoría del Pueblo¹⁰⁰ considera a la discriminación como:

un trato diferenciado basado en determinados motivos prohibidos por el ordenamiento jurídico que tiene por objeto o por resultado la anulación o menoscabo en el ejercicio o goce de derechos de una persona o de un grupo de personas. [Los subrayados son nuestros]

Adicionalmente a esta concepción, dicha conducta es comprendida como una descalificación de la persona o grupo excluido debido a sus marcados rasgos personales frente a los demás miembros de una comunidad, lo cual se fundamenta, principalmente, en prejuicios existentes. Por si fuese poco, esta es sancionable, según la normativa legal vigente y el daño causado a la esfera de derechos de los afectados¹⁰¹.

En resumen, una práctica discriminatoria se conforma por la presencia de i) un trato diferenciado, hacia ii) una persona o grupo específico, por iii) un motivo jurídicamente prohibido y con lo cual iv) se genera un resultado negativo o desfavorable en el ámbito de sus derechos.

⁹⁹MINÉ, Michel *Los conceptos de discriminación directa e indirecta* En: Conferencia “Lucha contra la discriminación: Las nuevas directivas de 2000 sobre la igualdad de trato”, 31 de marzo-1 de abril de 2003 en Trèves, Francia, p.1 Consulta:19 de junio 2018 http://www.era-comm.eu/oldoku/adiskri/02_key_concepts/2003_mine_es.pdf

¹⁰⁰ DEFENSORÍA DEL PUEBLO *Actuación del Estado frente a la discriminación. Casos conocidos por la Defensoría del Pueblo - Informe Defensorial Serie Informes de Adjuntía - Informe N° 005-2009-DP/ADHPD*, Primera Edición Lima 2009, p.11 Consulta: el 1 de marzo 2020 <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/Informe-005-2009-DP-ADHPD-vf.pdf>

¹⁰¹ Ibidem 11-13

No obstante, estas acciones pueden ser mucho más complejas, lo cual lleva al aumento de las desventajas de la población discriminada en términos macrosociales; la diferenciación en el trato, por ejemplo, no solo es informal, sino también ilegítima (al ir en contra de una base normativa concreta), por lo cual se refugia en un subordenamiento social lleno de prejuicios, estereotipos y miedos infundados.

Ahora bien, la diferenciación en el trato por razón de características sociales suele ser tan marcada, que esta llega a reflejarse en ciertas disposiciones legales, reglamentarias o consuetudinarias¹⁰². En el caso específico de las PcDF, estos inconvenientes se suscitan, generalmente, por la omisión expresa en la norma hacia estas personas, lo cual genera que las PcDF tengan la sensación que los actos discriminatorios son avalados por las autoridades.

En tal contexto, la discriminación puede presentarse de diferentes modos dentro de la sociedad. En principio, se presenta de forma directa; es decir, de una manera tal que los elementos señalados anteriormente son visibles y explícitos. Sin embargo, también se presenta de otras maneras poco estudiadas, a través de actuaciones indirectas o acumuladas.

2.3.2. Conceptualización de otras formas de discriminación contra las PcDF

En primer lugar, para hablar de una discriminación indirecta, debe considerarse la presencia de actos con motivos usualmente neutros, pero que conllevan efectos desfavorables hacia una persona o comunidad¹⁰³. Esto quiere decir que, en este tipo de discriminación, una actuación supuestamente imparcial tiene implicancias o efectos negativos solo cuando esta despliega sus consecuencias adversas¹⁰⁴.

De igual manera, para hablar de discriminación indirecta, estos resultados perjudiciales requieren de una continuidad en el tiempo, lo cual los convierte en una práctica o costumbre con una trascendencia reprochable y hasta irreversible. Tal clase de discriminación, por lo tanto, llega a ocasionar un escenario de desigualdad normalizada que afecta directamente a diferentes sectores sociales, especialmente a los más vulnerables.

Así, estas prácticas, debido a que no son percibidas como adversas *per se*, pueden llegar a materializarse a través de una norma, política o lineamiento¹⁰⁵, el cual puede convertirse en una

¹⁰² SOLIS, Óp. Cit. p.30

¹⁰³ SALOMÉ RESURRECCIÓN Liliana, *El concepto de Discriminación Estructural y su incorporación al Sistema Interamericano de protección de los derechos humanos* Trabajo Final Master de Estudios Avanzados de Derechos Humanos Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, junio 2017, p. 23

¹⁰⁴ Ibidem p.89

¹⁰⁵ MINE Óp. Cit. p.7-8

desventaja específica hacia aquellos sectores que respondan a uno o más motivos legalmente prohibidos, tal como es el caso de las PcDF.

Como ejemplo de este tipo de discriminación hacia estas personas, se puede comentar una norma y política metropolitana, precisamente vinculada con el transporte y la movilidad urbana y que se materializó en la Ordenanza N° 2164 que establece restricciones al tránsito vehicular en vías del área metropolitana, denominada coloquialmente como “Pico y Placa”.

Mediante esta norma municipal se fijaron ciertos criterios y condiciones para la circulación de vehículos particulares. Con ello, tal norma permitía el desplazamiento de vehículos cuyas placas de rodaje tuviesen su última cifra par los martes y jueves; mientras que los vehículos con placas de rodaje con última cifra impar podían hacerlo los lunes y miércoles¹⁰⁶.

Aunque esta ordenanza generó desavenencias generales entre conductores, peatones y las empresas de transporte público, no se tuvo en específico previsión alguna para el traslado de las PcDF y otros usuarios con movilidad reducida, quienes, ante la falta de un servicio de transporte público urbano completamente accesible, quedaron excluidos literalmente de la disposición municipal al ver reducidas sus formas de participación social y ciudadana.

Esta medida generó un gran descontento en esta población, la cual tuvo dificultades para ir a estudiar, trabajar o realizar otras actividades y es que, tal como se observó en el apartado estadístico de este capítulo, las PcDF se ven prácticamente obligadas a movilizarse por medio de vehículos particulares, sean contratados, como los taxis, o de un familiar cercano que tenga un automóvil o camioneta.

Frente a este difícil panorama, tanto el CONADIS como las organizaciones de personas con discapacidad solicitaron acciones correctivas inmediatas, las cuales fueron atendidas por la Gerencia de Transporte Urbano a través de la Resolución de Gerencia N° 105-2019-MML/GTU, que dispone medidas adicionales para la aplicación de la Ordenanza N° 2164.

Dicho instrumento precisó los alcances a la restricción de circulación vehicular con el fin de no seguir afectando la movilidad de las PcDF en Lima Metropolitana. Entre sus disposiciones, se eximía de los alcances de la ordenanza a los vehículos particulares manejados y/o que trasladen

¹⁰⁶ Artículo 3.- Criterios y condiciones

“(…)

El criterio “Placas Par-Impar” se aplicará teniendo en cuenta el último dígito de la Placa Única de Rodaje. El criterio par (incluido el cero) consiste en la restricción de circulación por las vías indicadas en el Anexo, los días lunes y miércoles; mientras que el criterio impar, los días martes y jueves”

personas con discapacidad moderada y leve correctamente acreditados en las bases o registros de personas con discapacidad del CONADIS¹⁰⁷.

Si bien podemos observar que en este caso dicha precisión solucionó, provisional y parcialmente, el traslado y movilidad urbanos de las PcDF, por lo general el esfuerzo de las autoridades municipales por mejorar el servicio de transporte público urbano ha sido muy escaso; asimismo, el trámite para obtener la acreditación vehicular es regularmente tedioso.

Por ello, se podría concluir que la diferencia entre discriminación directa e indirecta radica en sus aspectos formales y situacionales, los cuales tienen ciertas características, tanto visibles como invisibles, y que al fusionarse dan origen a otra forma de discriminación denominada, comúnmente, discriminación acumulada.

Según el profesor Ardito Vega, esta discriminación no se presenta de forma única, sino que se conjuga con otros elementos discriminantes tales como el nivel socioeconómico, la vestimenta, el habla, los rasgos físicos o cualquier otra causal que promueva la discriminación y sea valorada peyorativamente por el grupo socialmente dominante¹⁰⁸.

En lo que respecta a su relación con la problemática de inaccesibilidad del servicio de transporte público urbano, esta forma de discriminación afecta a un gran número de PcDF que vive en zonas urbanísticamente accidentadas en Lima Metropolitana y que no tienen los recursos económicos necesarios para movilizarse, incluso dentro de su mismo entorno, generando problemas de desigualdad sistematizada.

Como resultado, estas PcDF ven afectados sus derechos más básicos, como la educación, el trabajo, la salud o incluso su vida misma ya que, cuando necesitan alguna prestación de otros servicios esenciales, estas deben recurrir a zonas urbanas muy alejadas de sus domicilios, agravando mucho más sus desventajas sociales.

¹⁰⁷ Artículo 5.- EXÍMASE del ámbito de aplicación de la Ordenanza N° 2164-MML a los vehículos que trasladan personas con discapacidad leve y moderada, debidamente acreditadas e inscritas en el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis).

¹⁰⁸ ARDITO, Wilfredo, *Patrones de la Discriminación en el Perú En: Conferencia ALFA: Discriminación y grupos en situación de vulnerabilidad: género y discapacidad*, Lima: Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) – Maestría de Derechos Humanos PUCP, 02,03 y 04 de setiembre de 2014, p.5-7 Consulta: el 05 de julio 2019: <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2015/03/conferencias-descentralizadas-alfa-VF.pdf>

De lo examinado hasta este punto, se advierte que las PcDF pueden ser potenciales víctimas de diferentes formas de discriminación, unas más notorias que otras, pero con iguales repercusiones desfavorables, todo lo cual se configura como un escenario de discriminación estructural.

2.3.3. La discriminación estructural como problemática imperceptible social y política

Es una labor difícil dar una explicación concreta sobre la discriminación estructural, pues se trata de un concepto relativamente reciente. Este concepto surge ante la necesidad de exponer ciertas prácticas complejas que afectan a colectivos vulnerables y que no son contemplados por la idea tradicional de discriminación, dado que esta, esencialmente, se centra en los conflictos de tipo interpersonal¹⁰⁹.

Ante la incapacidad de sancionar diversos actos que afectan a grupos sociales oprimidos, la doctrina y jurisprudencia de derecho internacional humanitario han tomado interés por los preceptos de la discriminación estructural. Estos siguen todavía en formación; sin embargo, han sido útiles para redefinir los alcances de las prácticas discriminatorias¹¹⁰ y, con ello, mejorar la situación que afrontan los sectores más olvidados.

Por ello, a través de sus observaciones y opiniones consultivas, los distintos comités de Naciones Unidas, tales como el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (DESC), el Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer (CEDAW), y el Comité para la Eliminación de Discriminación Racial (CERD), concuerdan en que esta forma de discriminación produce una vulneración colectiva de los derechos de estos sectores.

Respecto a la temática de la discapacidad, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) reconoce, según su Observación General N° 3, que la discriminación estructural o sistemática puede manifestarse por medio de¹¹¹:

“(…) patrones ocultos o encubiertos de comportamiento institucional discriminatorio, tradiciones culturales discriminatorias y normas y/o reglas sociales discriminatorias. La fijación de estereotipos (…) que pueden dar lugar este tipo de discriminación, está inexplicablemente

¹⁰⁹ SALOMÉ RESURRECCIÓN LILIANA *Discriminación Estructural. Aproximación al concepto y estándares en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos* En: *Cuadernos sobre Jurisprudencia Constitucional N°12* Editorial Palestra: Lima, diciembre 2017, p.149

¹¹⁰ Ibidem p.150

¹¹¹ NACIONES UNIDAS - COMITÉ DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD (CRPD) *Observación General N°3 “Sobre las mujeres y niñas con discapacidad”,* 25 de noviembre 2016, párrafo 17, literal e), p.6

vinculada a la falta de políticas, reglamentos y servicios específicos. [Los subrayados son nuestros]

Por ende, ciertas experiencias culturales, arraigadas en tradiciones o costumbres sociales, poseen una carga de dominación o agravio a tal grado que permiten que existan poblaciones sometidas a sectores influyentes, los cuales les tienden a causar perjuicios¹¹² e inciden negativamente en su esfera de goce y ejercicio de derechos.

En tal sentido, esta investigación concuerda con lo expuesto por el DESC¹¹³, el cual entiende la discriminación estructural como aquella que se ejerce contra determinados grupos sociales, de forma arraigada y sistemática, a través de actos poco cuestionados por la misma sociedad; estos pueden estar institucionalizados, incluso, en leyes, políticas y/o prácticas sociales.

De igual forma, a esta situación adversa se añade la presencia de prejuicios y estereotipos, generados dentro de esta nueva forma de discriminación. Estos tienden a negar, principalmente, determinados atributos de la dignidad humana ¹¹⁴ , llegando a suprimirlos en personas pertenecientes a grupos vulnerables como las PcDF.

Además, según lo expresado en el capítulo anterior, la discriminación contra esta población vulnerable tiene características históricas ¹¹⁵ ; en ese sentido, gran parte de las violaciones estructurales cometidas contra las PcDF están albergadas en visiones asistencialistas del pasado, las cuales persisten en la sociedad peruana debido a la ausencia de herramientas de las autoridades para erradicarlas.

No obstante, se debe destacar que, para un sector mayoritario de la sociedad, estas prácticas discriminatorias poseen una aparente neutralidad o imperceptibilidad. Esto sucede incluso en la esfera de las autoridades, quienes permiten que dichas acciones se concreten en normas y políticas sectoriales¹¹⁶.

Por ello, diferentes disposiciones jurídicas, administrativas y políticas, basadas en determinados estándares socioculturales, tales como la citada “Pico y Placa”, facultan que la propia

¹¹² SALOMÉ RESURRECCIÓN (diciembre, 2017) Óp. Cit., p.157-158

¹¹³ NACIONES UNIDAS - COMITÉ DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES (DESC) *Observación General N° 20 “La no discriminación y los derechos económicos, sociales y culturales (artículo 2, párrafo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales)”* 2 de julio 2009, II. Alcance de las obligaciones del Estado, párrafo 12, p.5

¹¹⁴ SALOMÉ RESURRECCIÓN (diciembre, 2017) Óp. Cit., p.155

¹¹⁵ Ibidem, p.171

¹¹⁶ Ibidem, p.159

administración pública incida en un continuo ambiente de exclusión extendida ¹¹⁷ . Esta se manifiesta en repetidas conductas discriminatorias individuales, que parten de un fenómeno estructural, contra las PcDF en diversos espacios públicos y sociales.

Hasta este apartado, es posible sostener que la discriminación estructural se forma mediante una serie de procedimientos en el que convergen tanto prejuicios, normas y actitudes sociales, todos los cuales restringen las potestades de una población desventajada bajo la complacencia tanto de los grupos dominantes como de las autoridades estatales¹¹⁸.

De la misma manera, en estos procesos se advierte la conformación de un orden social alterno, integrado especialmente por los sectores sociales dominantes, en el cual diversas conductas tomadas como discriminatorias son aceptadas, y cuyas consecuencias en el ámbito de derechos se respaldan por una reproducción de la desigualdad basada en¹¹⁹:

- i) Un sistema de interrelaciones de dominación fundamentado en los vínculos de poder establecidos por los sectores socialmente favorecidos, dentro del cual las PcDF son vistas como seres menores a comparación de otras personas.
- ii) La legitimación, a través de simbolismos, en la que se observa con inferioridad a los grupos subyugados debido a sus características, tales como el tener una forma de caminar distinta al común o el uso de una silla de ruedas, muletas o cualquier herramienta de apoyo.
- iii) Un elemento histórico que justifica la discriminación y que persiste en el presente, pudiendo incluso ocasionar una afectación generacional continua. En el caso de las PcDF, este está representado por los paradigmas anteriores al del modelo social.

Estos elementos parecen indicar que la discriminación estructural es una nueva forma de discriminación; sin embargo, algunos expertos señalan que esta, en realidad, es una derivación de otros tipos de discriminación, tales como la discriminación indirecta o la discriminación acumulada.

En palabras de Añón, la discriminación estructural se ha edificado como un criterio interpretativo de la discriminación indirecta para justificar ciertas actuaciones neutrales¹²⁰, ya que estas tienen efectos contrarios no intencionales para determinados sectores socialmente desfavorecidos u olvidados.

¹¹⁷ NASH ROJAS, Claudio y Constanza NUÑEZ DONALD *Impacto del Derecho Internacional de los Derechos Humanos en la protección Jurisdiccional de grupos en situación de discriminación estructural en Chile* En *Estudios Constitucionales*, Año 16, N°2, 2018, p.223

¹¹⁸ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Óp. Cit. p.160

¹¹⁹ SOLIS Óp. Cit. p.33-35

¹²⁰ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Óp. Cit. p.p.164

Puede apreciarse una situación similar respecto a su relación con la discriminación acumulada; tal como se había afirmado, la discriminación estructural se puede presentar como un cúmulo de desventajas socioculturales, acumuladas a través del tiempo, que afecta a colectivos segregados ¹²¹. Un ejemplo notorio de esto es la situación de las PcDF, quienes han sido discriminadas desde las edades antiguas y medievales hasta el día de hoy.

En cierta medida, más allá de cualquier característica que se le pueda asignar, la discriminación estructural debe comprenderse como un proceso social e histórico en el que destacan las implicancias negativas, las cuales son desplegadas desde el referido orden social alterno¹²² hacia una colectividad específica.

En el caso concreto de las PcDF, estas, al sufrir de fuertes prejuicios en su contra, se ven dificultadas de ejercer derechos fundamentales como la salud, la educación e incluso la accesibilidad en sentido amplio, todo lo cual genera un entorno de exclusión social marcada¹²³. Esto puede verificarse en la existencia y proliferación frecuente de las barreras que complican su autonomía e independencia personales.

Aparte de ello, la discriminación contra estas personas se expresa en mayor medida dentro del orden simbólico, pues el simple hecho que una persona utilice cualquier elemento de apoyo o posea una malformación congénita, acarrea cierta noción de inferioridad y de compasión, siendo esta observada por la sociedad a través de un lente asistencialista.

Dentro de este escenario, puede distinguirse también un conjunto de consecuencias macrosociales perjudiciales a los derechos de las PcDF. Este factor estructural puede analizarse en estudios estadísticos¹²⁴ como los presentados inicialmente, los cuales ubican, por lo general, a la PcDF dentro de los grupos con mayor vulnerabilidad, debido a la carencia de servicios adecuados como el del transporte público.

Con el fin de compendiar ciertas ideas respecto a esta problemática, esbozamos a continuación algunas características distintivas de la discriminación estructural aplicables a las PcDF.

En primer lugar, podemos señalar que se está frente a un proceso difuso conformado por relaciones de subordinación que parten de los prejuicios, las normas, y los roles y prácticas

¹²¹ SOLIS Óp. Cit 36-37

¹²² MINE Óp. Cit. p.10

¹²³ PELLETIER QUIÑONES, Paola *La "discriminación estructural" en la evolución jurisprudencial de la Corte Interamericana de Derechos Humanos* En: *Revista IIDH* N°60, San José, Costa Rica, 2014, p.207

¹²⁴ SOLIS Óp. Cit. p.41

sociales contra un sector vulnerable ¹²⁵ , y no frente a actuaciones aisladas directas y/o segregadoras.

Ello explica por qué las PcDF han atravesado un sinfín de problemas y episodios desfavorables, habiendo sido víctimas no solo de actos directos de discriminación, sino también de desprecio y conmiseración, así como de una invisibilización sistemática y continua.

Asimismo, esto se interconecta con un segundo aspecto de la discriminación estructural, el cual señala que esta se manifiesta como parte de un contexto histórico, cultural y socioeconómico perjudicial¹²⁶. En el caso específico de las PcDF, dichas afectaciones se han reproducido a lo largo de los años a raíz de los prejuicios subsistentes, generando una animadversión generacional contra estas.

Dichos agravios iniciaron en épocas muy tempranas, tal como lo hemos señalado, en las cuales la persona con discapacidad era objeto de sacrificio, burla o simplemente era desechada socialmente. Además, la visión médico-asistencialista posterior ha permitido que las PcDF se mantengan en un estado progresivo de segregación, el cual permite que se las relegue cada vez más.

Como un tercer punto, probablemente el más característico de este tipo de discriminación, podemos señalar el hecho que se trata de una afectación colectiva dirigida hacia un grupo social homogéneamente vulnerado¹²⁷; en otras palabras, que el sector afectado negativamente posee rasgos comunes, los cuales lo ubican en un espectro de evidente desventaja.

En este caso, si bien las PcDF son diversas, ya sea por su forma de locomoción o por la variedad de sus apoyos, comparten características en común, como el hecho de tener una limitación motora. Debido a ello, cuando estas PcDF se encuentran con las barreras del entorno arquitectónico y material, no solo ven disminuidos sus derechos y potestades, sino también se vuelven víctimas de una discriminación de forma metódica.

En cuarto lugar, podemos identificar en la discriminación estructural ciertas conductas sistemáticas con gran alcance y de naturaleza grupal, las cuales se materializan en espacios geográficos específicos o incluso dentro del mismo Estado¹²⁸. En lo que concierne a las PcDF, dichos patrones

¹²⁵ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Óp. Cit. p.163

¹²⁶ PELLETIER QUIÑONES, Óp. Cit. p. 215

¹²⁷ Ídem.

¹²⁸ Ídem.

se pueden encontrar a lo largo de los diferentes ámbitos en las que estas tratan de interactuar durante sus vivencias cotidianas.

Estas circunstancias no solo están relacionadas a las barreras arquitectónicas, tales como la ausencia de rampas en algunas calles o la ausencia de un ascensor u otros mecanismos de accesibilidad en algún edificio público o privado, sino también a ciertos esquemas estructurales advertidos en ámbitos sociales.

Respecto a esto, se puede mencionar lo que las PcDF viven dentro del sector urbano, especialmente en el transporte público, en la que estas no cuentan con las herramientas de apoyo adecuadas para movilizarse en las estaciones y en los paraderos. De la misma manera, también puede señalarse el hecho que en estas mismas locaciones no se realicen las modificaciones apremiantes para que sus derechos de movilidad, accesibilidad e incluso sus formas de sociabilización no se vean seriamente comprometidos.

Como último punto, debemos señalar la existencia de normativas o políticas, tanto de hecho como de derecho, que poseen un matiz discriminatorio o, en todo caso, que estructuran un contexto de desventaja social irrazonable, pero sin intencionalidad ¹²⁹. En ese aspecto, las PcDF ven quebrantados sus derechos por el propio poder estatal, que no se concientiza de los problemas de accesibilidad en los diferentes ámbitos sociales.

A pesar de que contamos con un cuerpo normativo general sobre discapacidad, así como de otras normas accesorias, es evidente que las autoridades gubernamentales, con cierta complicidad de la sociedad misma, desconocen abiertamente las ideas y preceptos del modelo social orientadas a la erradicación de barreras basadas en la discriminación.

En consecuencia, las PcDF sostienen que tales acciones discriminatorias están legítimamente normalizadas. Esto permite que se vulneren de forma estructural y sistemática sus derechos en diversos ámbitos, sin que esto pueda percibirse como un factor perjudicial y desfavorable, y lo cual da lugar a resultados macrosociales adversos que afectan su entorno más personal.

Con ello, es posible afirmar que existe una discriminación estructural general, la cual se replica de forma específica en diferentes espacios sociales relevantes para el desarrollo autónomo de la PcDF. Tal es el caso de los servicios de transporte público urbano, los cuales tienen una función integradora en el ejercicio de sus derechos.

¹²⁹ Ídem.

2.3.3.1. La presencia de discriminación estructural en el servicio de transporte público urbano en Lima Metropolitana

Tal como se analizó en las páginas anteriores, el servicio de transporte público urbano de Lima Metropolitana presenta una serie de carencias y deficiencias estructurales respecto a la accesibilidad, tanto en su prestación como en su conformación. Estas no solo son de orden infraestructural o material, sino que tienen claras implicancias sociales y humanas, lo cual lo convierte en un espacio sumamente hostil para las PcDF.

En lo que respecta a la primera cuestión, representada por la inaccesibilidad infraestructural dentro de las flotas de vehículos y ambientes del servicio de transporte, la causa principal es la ausencia de prevención y planificación urbanística de estos espacios, además de la inverosímil coincidencia que sus elementos, generalmente, no están adaptados para su uso.

Dichas complicaciones, conjuntamente, dan a entender que existe una estrategia medianamente intencional y organizada para que las PcDF no tengan el derecho de acceder a los servicios de transporte público urbano. Esta afirmación se sustenta, principalmente, en el segundo punto a comentar: la actitud nociva, ya mencionada, de los agentes encargados de estos servicios.

Una prueba de esta situación se encuentra, precisamente, en los resultados de la actividad virtual comentada anteriormente, en la que el grupo de PcDF participante expuso sus sentires sobre el uso del transporte público urbano durante sus quehaceres rutinarios. Ellos llegaron a coincidir y concluir que el personal de atención los marginaba, y que hasta los vulneraba emocionalmente.

En tal sentido, estas PcDF ven limitados sus derechos de libre movilización y accesibilidad tanto por la carencia de elementos técnicos como por la actitud de aquellas personas que, pudiendo y teniendo el deber de apoyarlas, muestran una conducta despectiva que termina perjudicándolos.

Para cerrar el presente capítulo, se propone un análisis de la discriminación estructural en el transporte público en Lima Metropolitana desde las características ya señaladas, la cual responde esencialmente a los siguientes puntos:

- i. Responde a la existencia de un ámbito difuso conformado por relaciones de subordinación

La problemática de inaccesibilidad en el servicio de transporte público urbano no solo puede apreciarse en autobuses y otros medios de movilización, sino también en las instalaciones conexas tales como los paraderos y las estaciones. Todo ello, de manera unificada, afecta a

las PcDF, aunque esta situación se basa en mucho más que las simples fallas en la infraestructura o la atención al cliente.

En ese sentido, la discriminación estructural en este servicio público se exterioriza como un complejo proceso en el que convergen acciones, omisiones y prejuicios. No obstante, el quehacer jurídico no ha sabido afrontarlos, principalmente, porque la idea convencional de discriminación está ligada al ámbito conductual, y por lo tanto prescinde de factores como la posición social, el estatus, o incluso la condición de discapacidad o movilidad físico-motora¹³⁰.

Ahora bien, es oportuno mencionar que ciertas prácticas no tienen como objetivo directo generar una desventaja social, o incluso pueden poseer fines legítimos¹³¹. Tal puede ser el caso de un protocolo de seguridad para pasajeros de un bus, que tiene una finalidad legítima, pero que perjudica a las PcDF al no considerar en su concepción los elementos de accesibilidad necesarios para ellas, además de no contemplar la capacitación del personal para atenderlas.

Dado que este tipo de discriminación es difusa, las PcDF no terminan de comprender el por qué no son respetados como verdaderos usuarios de este servicio, quedando tácitamente excluidas de la vida social urbana y, por ende, viéndose imposibilitadas de ejercer sus derechos ciudadanos en igualdad de condiciones, a pesar de que no exista una aparente intención de marginarlas.

ii. Es una manifestación del contexto histórico, cultural y socioeconómico

Las PcDF pertenecen a una población que ha sido víctima, a lo largo de la historia, de prácticas discriminatorias, cuyos patrones están colmados de estigmas que violentan los derechos humanos tanto por razones económicas, sociales o de otro tipo. Esta situación, que no encuentra justificación legal alguna¹³², se ha trasladado a los servicios de transporte masivo.

Generalmente, gran parte de la población piensa que las PcDF no poseen aptitudes para llevar una vida plena e independiente; por ello, se les suele dar un trato paternalista, buscando protegerlos de sobremanera ya sea restringiendo su salida a un ambiente externo o trasladándolos en autos particulares para evitar accidentes.

¹³⁰ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Óp.Cit. p.153

¹³¹ Ibidem p.161

¹³² PELLETIER QUIÑONES, Óp. Cit. p. 206

De igual manera, se piensa que estas no pueden llevar una formación académica convencional, pues están casi imposibilitados de asistir a ciertos centros educativos por la falta de accesibilidad en sus infraestructuras. Por lo tanto, se presupone que no pueden trasladarse a estudiar como las personas sin discapacidad física.

Dentro del ámbito laboral, se plantean argumentos similares. En estos se generaliza, indebidamente, que las PcDF no se encuentran aptas para trabajar y, por ello, estas no cuentan con los medios económicos suficientes para desempeñarse dentro de los distintos espacios de sus localidades. Esto lleva, asimismo, a que a nivel administrativo se concluya que es innecesario tomar previsiones para que puedan usar estos servicios.

Ante estas generalizaciones, es necesario señalar que, como parte de los resultados de la actividad realizada, se encontró que una buena parte de las PcDF utiliza el transporte público urbano para ir a trabajar (70%), así como para asistir a reuniones sociales (53%) o para ir a sus centros de estudio (38%)¹³³. Estas cifras demuestran no solo que estas necesitan cubrir aspectos básicos de su vida personal, sino también objetan los prejuicios que se tienen sobre su capacidad para desenvolverse con independencia.

Expresado en otros términos, las nociones paternalistas dificultan observar y entender a las PcDF como sujetos de derechos, con capacidad de ejercerlos con autonomía y tomar sus propias decisiones. Así, a pesar de las dificultades, estas optan por los medios de transporte urbanos que le sean más útiles para desplegar sus facultades en diferentes espacios urbanos.

iii. Implica una afectación colectiva dirigida contra un grupo socialmente vulnerable

Como ya se ha recalcado, las PcDF presentan características variadas; sin embargo, estas comparten el factor común de la diversidad funcional motora, lo cual las configura como un grupo homogéneo que comparte experiencias semejantes de vulnerabilidad sociohistórica.

Debido a las circunstancias presentes en el transporte público urbano, existe una enorme desventaja contra estas personas, la cual va más allá de la falencia de elementos técnicos, dado que presupone posiciones socialmente dominantes¹³⁴. Estas responden a los preceptos rehabilitadores, los cuales se han mantenido arraigados tanto en el mismo entorno familiar de

¹³³ Gráfico 4: Tipo de actividades realizadas con el apoyo del servicio de transporte público urbano

¹³⁴ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Óp.Cit. p.163

las PcDF, como en las instituciones gubernamentales responsables de este y otros servicios de carácter público.

Este tipo de actitudes se ha ido construyendo, a través de costumbres o lineamientos comunitarios arraigados, sobre la creencia de que a las PcDF necesitan una sobreprotección; sin embargo, esta tiene un efecto contrario al deseado, ya que vulnera el acceso a sus distintos derechos y libertades sociales¹³⁵.

Bajo dichos preceptos, se deduce que las PcDF no deberían ser ni siquiera parte de la vida sociourbana, pues no se encuentran en un mismo nivel que las demás personas al no poder utilizar correctamente los servicios de movilidad urbana.

iv. Presenta patrones y/o conductas sistemáticas en un espacio general o específico

De lo referido en el punto anterior, se desprende que las prácticas discriminadoras, generadas por los sectores sociales dominantes, suelen ser aceptadas hasta por los mismos perjudicados¹³⁶. En el caso de las PcDF, estas no tienen más opción que resignarse a no abordar ningún medio de transporte público urbano, lo cual conlleva la renuncia a ejercer una serie de derechos de gran relevancia para su desarrollo psicosocial.

Esto ocasiona, como consecuencia inmediata, que las PcDF sean invisibilizadas por ellas mismas en distintos espacios públicos y sociales. Al no exigir respeto hacia sus derechos más básicos, como podría ser asistir a un centro médico, estudiar o simplemente abordar un medio de transporte para realizar una actividad recreativa, están contribuyendo a su autoexclusión comunitaria.

Por otro lado, aquellas PcDF que logran tener un acceso limitado a este servicio se encuentran con las mismas barreras actitudinales de parte del personal de atención, replicadas, sistemáticamente, por otros usuarios que desconocen la problemática de inaccesibilidad en el contexto urbano.

Estas conductas estructurales están acompañadas de otras acciones y desatenciones en el ámbito del servicio del transporte público. Por ejemplo, en el hecho que en las estaciones del

¹³⁵ SOLIS Óp.Cit. p.7

¹³⁶ SALOMÉ RESURRECCIÓN, diciembre 2017 Loc. Cit.

Metropolitano los ascensores y otros elementos de accesibilidad están constantemente fuera de servicio, bajo la presunción de que ninguna PcDF los utilizará.

v. Está sostenida por normas o políticas, de hecho o de derecho, de carácter discriminatorio

Sintetizando los elementos mencionados anteriormente, podemos señalar que la discriminación estructural en el servicio de transporte público urbano hacia las PcDF se sostiene en una serie de normas y costumbres con matices de marginación, aunque estas carezcan de intención perjudicial alguna.

Es muy frecuente que, en el sector del transporte, se expidan ciertas normas generales o específicas para mejorar la prestación y calidad del servicio de transporte público urbano; sin embargo, es común que no se tomen en cuenta todas las necesidades esenciales de aquellas poblaciones vulnerables como las PcDF.

De tal forma, estas normativas y disposiciones, pese a que buscan el bienestar general de los usuarios, terminan perjudicando a las PcDF, pues no contemplan su caso debido a la falta de conocimiento y empatía hacia la temática de discapacidad, sobre todo desde las propias autoridades.

Esto conduce a la falta de una eficiente labor de fiscalización de las flotas de transporte público masivo, así como a la ausencia de sanciones ejemplares a las empresas que incumplan las políticas de accesibilidad y de trato igualitario hacia las PcDF. Solo estas cuestiones pueden dar lugar al establecimiento de las medidas correctivas correspondientes.

Por ello, esta actitud neutral o permisiva de las instituciones públicas ante la inaccesibilidad en el servicio de transporte no solo vulnera los derechos constitucionales¹³⁷, sino también incumple las obligaciones asumidas por el Estado a nivel nacional e internacional sobre la base del principio de no discriminación.

Con base en lo explicado, esta tesis concuerda con el Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial (CERD) en la necesidad de diversas medidas adicionales para combatir este tipo de discriminación¹³⁸. Las medidas correctivas, para el caso de las PcDF, suelen materializarse

¹³⁷ NASH ROJAS y NUÑEZ DONALD Óp.Cit.p.224

¹³⁸ NACIONES UNIDAS - COMITÉ PARA LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN RACIAL (CERD) *Recomendación General N.º. 34, aprobada por el Comité: Discriminación racial contra afrodescendientes*, 3 de octubre 2011, II. Derechos, párrafos 6 y 7, p.2

únicamente en atenciones preferentes o en la implementación de modificaciones arquitectónicas aisladas, pero que no dan soluciones viables e integrales.

Así, para lograr tener un servicio de transporte público urbano completamente accesible, es imprescindible aplicar un conjunto de medidas que aborden ampliamente la perspectiva del entorno urbano. Estas deben aplicar lineamientos basados en el derecho a la accesibilidad, sin dejar de lado las adaptaciones que se puedan complementar o implementar para mejorar la prestación del servicio.



CAPÍTULO 3:

ASPECTOS DE SOLUCIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DESDE EL DERECHO A LA ACCESIBILIDAD

Luego de haber analizado la perspectiva sociohistórica de la discapacidad y la compleja problemática que atraviesan las PcDF en el transporte público urbano, se propondrá a continuación el uso de ciertas medidas para proveer mejores y mayores elementos accesibles dentro del referido servicio público en beneficio de esta población.

En primera instancia, se debe reconocer que el sistema de transporte público en la ciudad de Lima Metropolitana está basado en un esquema que prioriza los traslados motorizados. Esto ha generado diversos problemas como congestión vehicular, contaminación y accidentes automovilísticos¹³⁹, lo cual afecta especialmente a las PcDF y a otras personas con movilidad reducida.

Algunas de las causas de esta situación residen tanto en el mal planteamiento urbanístico como en la carencia de la correcta infraestructura en la capital. Esto puede propiciar una potencial inequidad social, ya que diversas prestaciones no llegan a los lugares más alejados. Respecto a esto, se debe tomar en cuenta que se realizan un poco más de 12 millones de viajes diarios utilizando el servicio de transporte público¹⁴⁰.

Pese a la naturaleza material e infraestructural de estas problemáticas, este escenario demanda un análisis más extenso para encontrar soluciones viables y concretas. Por tal motivo, su abordaje debe partir de una óptica jurídica, de manera que la accesibilidad sea pensada tanto como un derecho autónomo como un principio legal, además de ser considerada un canalizador de otras potestades subjetivas que contribuyan a la autonomía e independencia de las PcDF.

A esta perspectiva se puede sumar una visión propiamente urbanística que considera la accesibilidad como un instrumento técnico. Esta visión parte de los saberes de la ingeniería civil, el urbanismo y la arquitectura que contribuye en otras líneas de acción relevantes, tales como el derecho urbanístico. Cabe señalar que esta rama del derecho plantea estrategias funcionales

¹³⁹ DEXTRE, Juan Carlos & Fiorella ARANDA *Avanzando con resiliencia: Una “nueva movilidad” para Lima y Callao* En: *Proyecto Perú Debate 2021: propuestas hacia un mejor gobierno* Asociación Civil Transparencia, Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES) & otros Lima, Perú, 2021, p.6

¹⁴⁰ *Ibidem* p.6-7

como la movilidad urbana sostenible, para lo cual debe apoyarse en las concepciones de los ajustes razonables y los preceptos del diseño universal (en adelante, “DU”).

Ambos, en conjunto, ayudan en la planificación y construcción de una infraestructura idónea para PcDF, a fin que su traslado sea más sencillo, eficiente y seguro; no obstante, para ello resulta conveniente hacer una revisión normativa en transporte, accesibilidad y discapacidad con la intención de verificar su aplicación y proponer otras mejoras para la utilización adecuada del servicio de transporte público a nivel urbano.

3.1. El “derecho a la accesibilidad” como parte de un adecuado transporte público

La accesibilidad es un concepto que contiene diferentes perspectivas y nociones. Esta puede ser entendida, esencialmente, como “una característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su máxima utilización y la máxima autonomía personal”¹⁴¹.

Respecto a esto, Huerta Peralta tiene una posición similar, afirmando que es la condición necesaria para que toda persona pueda ser participe de actividades socioeconómicas dentro de las infraestructuras en función a las razones por las que estas fueron construidas¹⁴². Es decir, según esta definición, la accesibilidad faculta a las PcDF usar tales espacios o elementos según los fines propuestos.

En cuanto al servicio de transporte público urbano, este cumple la función de movilizar a un grupo de personas o sector de la población, desde un punto a otro, en determinada área mediante vehículos motorizados. Por ende, siendo un servicio público esencial, este debe desempeñar dicha labor bajo los principios de igualdad y no discriminación.

Comprendida de tal modo, la accesibilidad implica otras dimensiones, reflejando su importancia real para que los sectores vulnerables, como las PcDF, puedan tener una vida realmente independiente sin que medie ninguna barrera social o infraestructural. Una de estas dimensiones es el plano jurídico, que la contempla como un derecho autónomo interno y como un principio rector internacional de los derechos humanos.

¹⁴¹ ROVIRA-BELETA CUYAS, Enrique *Libro blanco de la accesibilidad* Barcelona: Ediciones UPC. 2003, p.34

¹⁴² HUERTA & ÍSOLA Óp. Cit. p.21

3.1.1. La accesibilidad desde una perspectiva jurídica: derechos y principios

Generalmente, cuando se habla de accesibilidad desde el punto de vista jurídico, se tiende a vincularla, casi inmediatamente, con otros derechos subjetivos como el de salud, educación o trabajo. Esta imagen es correcta, pues las referidas potestades están reconocidas y protegidas, legal y constitucionalmente, por cualquier ordenamiento normativo.

No obstante, concebir la accesibilidad de este modo la limita a ser un simple medio para la obtención de otros fines. Gracias a la implementación del modelo social, la accesibilidad se distingue como un derecho propio, revestido y tutelado por un conjunto de lineamientos de orden tanto nacional e internacional.

Algunos ejemplos claros de tal configuración pueden apreciarse en la Ley General ¹⁴³ y la CDPcD¹⁴⁴, que ubica la accesibilidad dentro de los principios rectores a seguir por cada Estado en sus respectivos programas y políticas internas. Esto está en consonancia con los principios de la igualdad de condiciones, la no discriminación y la participación, con especial referencia al entorno físico, social, económico y cultural.

Del mismo modo, respecto a la naturaleza de la accesibilidad como derecho, la referida convención internacional la aborda desde aspectos arquitectónicos (edificaciones, vías y servicios públicos¹⁴⁵); ello es complementado por la norma nacional, que la visualiza como un rasgo del entorno urbano, físico y social¹⁴⁶. Por ello, y a pesar de que todavía no se han abordado los preceptos normativos, la accesibilidad ya se perfila en este punto como un pilar en la protección de derechos de todas las personas con discapacidad.

En contraposición a esta perspectiva que afirma la accesibilidad como derecho, existen visiones que la reducen a un mecanismo para alcanzar un objetivo definido. En razón a ello, se considera solo en cuanto a ciertas necesidades esenciales, es decir, a elementos como baños accesibles, vestuarios accesibles e incluso transporte accesible, todo lo cual le resta importancia a su contenido jurídico.

¹⁴³ Artículo 4 Principios rectores de las políticas y programas del Estado

“4.1 Las políticas y programas de los distintos sectores y niveles de gobierno se sujetan a los siguientes principios:

(...)

f) La accesibilidad.”

¹⁴⁴ Artículo 3 Principios generales

“Los principios de la presente Convención serán:

(...)

f) La accesibilidad;”

¹⁴⁵ Artículo 9 Accesibilidad

¹⁴⁶ Artículo 15 Derecho a la accesibilidad

Respecto a esto, el arquitecto Huerta señala que la accesibilidad es todavía una “dimensión desconocida” debido a que los grandes planificadores urbanos de la ciudad no llegan a comprenderla, a pesar de su relevancia social¹⁴⁷. Esta afirmación se comprueba en la ausencia de bienes, herramientas, espacios e incluso servicios que correspondan a una visión más integral de la misma.

De tal modo, para que un espacio urbano sea realmente accesible, sea el transporte público o un establecimiento privado, no bastan modificaciones materiales, sino también prestar atención a ciertos puntos desde su concepción de manera que se propicie su uso generalizado por la comunidad¹⁴⁸.

Como una forma de continuar esclareciendo este escenario, se podría hacer referencia a lo señalado por el Tribunal Constitucional peruano. Este manifestó que la accesibilidad está entrelazada con distintos derechos fundamentales propios del desarrollo personal, materializados en potestades subjetivas¹⁴⁹ y que se resumen, principalmente, en tres perspectivas.

La primera está vinculada estrechamente con el principio de no discriminación, pues todo derecho debe ser accesible, sin mediar cualquier motivo jurídicamente prohibido. La segunda perspectiva hace alusión al espacio material o de ubicación, incluyendo el entorno urbano. Finalmente, la tercera perspectiva se vincula a cuestiones económicas; es decir, al hecho que los costos deben estar al alcance de todas las personas¹⁵⁰, principalmente de las poblaciones más pobres.

Si bien es verdad que estas perspectivas no son completamente aplicables a la prestación del transporte público urbano, su observancia es vital para que este servicio no admita ningún tipo de marginación, sea por asuntos materiales y/o sociales. De esta manera, el transporte podrá asistir a toda PcDF en la obtención de diversos bienes y servicios dentro de las áreas urbanas.

En un orden similar a lo expuesto por el TC peruano, la Corte Constitucional de Colombia realizó una esquematización de la accesibilidad con base en cuatro construcciones jurídicas¹⁵¹: i) como principio jurídico presente en la mayoría de normas; ii) como derecho y lineamiento de no discriminación; iii) como derecho subjetivo; y iv) como un elemento del contenido esencial de otros derechos fundamentales.

¹⁴⁷ HUERTA & ÍSOLA Óp. Cit p.11

¹⁴⁸ Ibidem p.21

¹⁴⁹ TRIBUNAL CONSTITUCIONAL EXP 4232-2004-AA/TC Fundamento 16

¹⁵⁰ TRIBUNAL CONSTITUCIONAL EXP. 03228-2012-PA/TC Fundamentos 27 y 30

¹⁵¹ DE ASÍS, Rafael, *Sobre el concepto de accesibilidad universal* En: *Accesibilidad a los medios audiovisuales para personas con discapacidad*. Amadis 2006, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Real Patronato sobre Discapacidad, 2007 p.21

En la primera construcción, la accesibilidad posee un referente normativo y jurisprudencial, convirtiéndose en una garantía de acatamiento en los fueros jurisdiccionales. De esta manera, se esboza una subdivisión entre una vertiente de protección legal y otra de índole constitucional, las cuales, a pesar de tener un tratamiento distinto¹⁵², llegan a enlazarse en un determinado punto.

Para el ámbito legal peruano en discapacidad, dichas medidas y mecanismos se establecen mediante la Ley General y el Reglamento, con la finalidad de evitar la vulneración de los derechos de las PcDF; no obstante, estas demandan también el accionar de la Constitución, en tanto es la norma matriz que reviste los derechos fundamentales básicos como el de salud, educación y trabajo, entre otros, en los cuales la accesibilidad se vincula como una forma de cumplimiento, en la medida de lo posible.

Respecto a la segunda construcción, se afirma que la accesibilidad involucra el derecho a no ser discriminado dado que, por lo regular, se visualiza a estas personas desde una óptica negativa. En el caso de las PcDF, ello se explica por la ausencia de infraestructuras, espacios y/o servicios accesibles, los cuales producen una manifiesta afectación en la igualdad de trato y de oportunidades sociales.

Uno de los principales inconvenientes de esta construcción conceptual de accesibilidad es su posterior corroboración empírica; por lo tanto, esta construcción no permite detectar la ocurrencia de un hecho concreto con una notable carga discriminatoria¹⁵³. Ello impide evitar que se continúe perpetrando la vulneración de derechos constitucionales elementales.

Esta perspectiva puede explicarse mejor tomando en consideración un precedente constitucional peruano, el cual se presentó a través de una acción de amparo y que fue ratificado posteriormente mediante un recurso de agravio constitucional. Dicho proceso fue establecido por una persona con discapacidad sensorial-visual, quien consideró vulnerado su derecho de acceso al negársele la entrada a un local comercial en compañía de su perro guía¹⁵⁴.

Dentro de los diferentes argumentos que tuvo este caso jurisprudencial, destacaron aquellos que señalaron la trasgresión de derechos relacionados con la igualdad y accesibilidad según lo dispuesto en la Ley General y la CDPcD. En tal sentido, el TC peruano concluyó la existencia de una afectación a la igualdad material en tanto no se brindaron medidas diferenciadas para asegurar

¹⁵² Ídem.

¹⁵³ Ibidem. p.22

¹⁵⁴ TRIBUNAL CONSTITUCIONAL EXP. 02437-2013-PA,TC

un trato equitativo, ya que el acompañamiento de dicho animal constituía un tipo de apoyo personal.

Otro de los puntos presentados estuvo vinculado con la libertad de tránsito, la cual, en palabras de la Defensoría del Pueblo, además de encontrarse amparada por la norma constitucional, es una facultad inherente a la persona para movilizarse libre y discrecionalmente por el territorio nacional, solo con las limitaciones impuestas por la ley¹⁵⁵.

Respecto a esto, el perjuicio sufrido por esta persona trató de ser justificado con base en disposiciones reglamentarias internas, sin mayor sustento legal válido, lo cual consumó el acto discriminatorio como tal. En este sentido, este ejemplo podría equipararse a un escenario donde a una PcDF se le impida abordar un bus del transporte público no solo a causa de la infraestructura ineficiente, sino por las actitudes negativas de parte de los responsables del servicio.

La tercera construcción de accesibilidad consigna a esta como un derecho subjetivo, el cual debe normarse según las consideraciones de cada fuero interno; además, este debe tener un aval en las respectivas jurisdicciones procesales. Bajo esta consideración, este derecho es, en palabras de Asís ¹⁵⁶ , “susceptible de ser defendido a través de los mecanismos judiciales que el Ordenamiento jurídico establece y en relación con el ámbito en el que la supuesta violación se produce”.

Parafraseando todas estas ideas, podemos señalar que, para garantizar el derecho a la accesibilidad de las PcDF, sea en el transporte público u otro espacio del ámbito urbano, se debe tomar en cuenta la relación existente entre la situación desfavorable y la configuración jurídica a adoptarse para su protección; además, su quebrantamiento debe ser susceptible de resolverse por las autoridades competentes¹⁵⁷.

Aun así, resulta más que adecuado considerarla un principio director, especialmente bajo el modelo social de la discapacidad, en conjunto con la dignidad humana, la igualdad de

¹⁵⁵ DEFENSORÍA DEL PUEBLO *Informe Defensorial N°81-Libertad de tránsito y seguridad ciudadana: Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana*. Lima, 2004, p.8 Consulta: 21 de agosto 2018: [https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/comision2011.nsf/021documentos/77563E5C1770561A052581540059D365/\\$FILE/Informe_N_81.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/comision2011.nsf/021documentos/77563E5C1770561A052581540059D365/$FILE/Informe_N_81.pdf)

¹⁵⁶ DE ASÍS, Loc. Cit.

¹⁵⁷ Ídem

oportunidades y la autonomía personal¹⁵⁸. El respeto a estos principios permitirá que las PcDF se integren socialmente a la comunidad ejerciendo todos sus derechos y potestades individuales.

En síntesis, podemos concluir que, dentro del ámbito nacional, la accesibilidad actúa como un derecho subjetivo pasible de ser tutelado judicialmente, requiriendo medidas pertinentes, idóneas y proporcionales para evitar su trasgresión. Por otro lado, internacionalmente, su concepción general como un principio irradia a otros ordenamientos internos legales, llegando a ser utilizado incluso como un criterio interpretativo en la resolución de conflictos¹⁵⁹.

En dichas visiones, la accesibilidad también posee una perspectiva técnica, lo cual la transforma en una herramienta de solución en temas físico-materiales. Por ello, el análisis de inaccesibilidad en el transporte público urbano puede valerse de los conceptos propios del urbanismo para dar asistencia a la práctica jurídica en forjar espacios mucho más inclusivos.

3.1.2. La accesibilidad en el servicio de transporte público urbano: una mirada desde el derecho urbanístico

De acuerdo a lo comentado por el expresidente del CONADIS, Guillermo Vega Espejo¹⁶⁰, durante los años 90 las implicancias de la accesibilidad solo poseían tres ámbitos: el físico, vinculado con aspectos técnicos, médicos y, hasta cierto punto, urbanos; el arquitectónico, relacionado con las construcciones en la ciudad; y el vinculado con el transporte, centrado en el acceso a los vehículos y paraderos, además del respeto a los asientos reservados.

A pesar de que desde el 2000 se ampliaron dichos ámbitos hacia otras áreas temáticas, tales como el acceso a la información, a las comunicaciones y a las nuevas tecnologías, hasta la actualidad se ha abordado muy poco la accesibilidad urbanística en relación a poblaciones vulnerables con movilidad reducida como las PcDF.

La importancia de esta dimensión de la accesibilidad radica en que el transporte público urbano es parte del espacio urbanístico-arquitectónico de la ciudad. Por consiguiente, tal como ya se había

¹⁵⁸ AGUDELO, Ancizar de Jesús *El Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad*. Universidad de San Buenaventura Medellín, Facultad de Derecho, 2016 p.22 Consulta:12 de octubre 2018: <https://bibliotecadigital.usb.edu.co/server/api/core/bitstreams/3ea862b7-2435-4ecc-9f4a-617b5bb3f3e5/content>

¹⁵⁹ ESPINOZA COILA, Michael Galimberty PONCE FLORES y Rocío ARQUE MONZÓN *Entorno físico que vulnera el principio-derecho de accesibilidad, y, el modelo social de la discapacidad como una propuesta para el desarrollo de una universidad accesible: Caso Universidad Nacional del Altiplano* En: 1er concurso nacional de investigación en derechos humanos y derecho internacional humanitario 2014, p.20 Consulta:12 de octubre 2018: <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2014/10/Entorno-f%C3%ADsico-que-vulnera-el-principio-CILORD-.pdf>

¹⁶⁰ Reunión con el ex presidente de CONADIS Guillermo Vega Espejo del 15 de julio del 2017

advertido, la inaccesibilidad en este servicio se materializa en una discriminación estructural que impide el ejercicio de derechos¹⁶¹.

Tal complejo panorama fue advertido por la misma ONU, la cual en 1993 recomendó a los Estados miembros, a través de las Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, realizar programas sobre planificación para conseguir entornos físicos más accesibles, en los siguientes términos:

1. Los Estados deben adoptar medidas para eliminar los obstáculos a la participación en el entorno físico. Dichas medidas pueden consistir en elaborar normas y directrices y en estudiar la posibilidad de promulgar leyes que aseguren el acceso a diferentes sectores de la sociedad, por ejemplo, en lo que se refiere a las viviendas, los edificios, los servicios de transporte público y otros medios de transporte, las calles y otros lugares al aire libre.
2. Los Estados deben velar por que los arquitectos, los técnicos de la construcción y otros profesionales que participen en el diseño y la construcción del entorno físico puedan obtener información adecuada sobre la política en materia de discapacidad y las medidas encaminadas a asegurar el acceso.
3. Las medidas para asegurar el acceso se incluirán desde el principio en el diseño y la construcción del entorno físico. [Los subrayados son nuestros]

Tales disposiciones no solo reconocen la importancia de suprimir las barreras infraestructurales por medio de una normativa especializada sectorial, como la del transporte público urbano, sino que también exhortan a los profesionales en edificación a que se instruyan adecuadamente en temas de discapacidad para elaborar diseños más accesibles.

Para el caso de las PcDF, esta normativa señala que las nuevas infraestructuras deben diseñarse siguiendo lineamientos que faciliten su accesibilidad y desenvolvimiento autónomo. Para ello, es indispensable que previamente se hayan asimilado las dificultades espaciales por las cuales estas personas atraviesan como usuarios, para luego delimitar las características necesarias para una óptima accesibilidad urbanística¹⁶².

En este punto, habría que recordar que la accesibilidad involucra tanto la llegada o salida de un determinado lugar, como el acercamiento a los espacios físicos y la misma libertad de tránsito

¹⁶¹ INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS *Libro Verde: La Accesibilidad en España Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras* Universidad Autónoma de Barcelona: España Primera Edición, 2002 p.28

¹⁶² Ibidem p. 17

dentro de ellos. Por ende, mientras más consideración se tenga a la diversidad de dicho grupo poblacional, la idea de accesibilidad se vinculará de manera más efectiva con un conjunto de potestades y beneficios en los entornos planificados y, posteriormente, edificados.

Una vez implementada, tal disposición urbana se convertiría en un requisito vital para que las PcDF lleguen a concretar en sociedad sus derechos mediante la realización de todo tipo de actividades socioeconómicas, culturales y recreacionales. El impedimento de estas actividades no solo sería una manifestación de una actitud discriminatoria, sino también que llevaría a la pérdida del bienestar integral de estas personas¹⁶³.

Todo ello se ha estado previendo en los últimos años en la *praxis* del derecho urbanístico, lo cual puede apreciarse en la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, Ley N°31313 (en adelante, “DUS”). Esta toma en consideración la accesibilidad dentro de sus principios de planificación urbana¹⁶⁴, conceptualizándola como una “condición que presta la infraestructura urbanística y edificatoria para facilitar la movilidad y desplazamiento autónomo de las personas, en condiciones de seguridad”.

En ese sentido, podemos observar que la accesibilidad, calificada como una de las formas básicas del accionar humano, se ha vinculado con la movilidad¹⁶⁵, desplegando diferentes conceptualizaciones que responden a las circunstancias específicas de diferentes contextos sociales. Para el presente estudio se tomará en cuenta aquellos factores urbanísticos y de sostenibilidad de la movilidad.

En primera instancia y tomando en consideración la problemática del traslado seguro de las PcDF en los ambientes edificados de la ciudad, abordaremos primero el concepto de movilidad urbana, el cual abarca aquellos desplazamientos motivados por múltiples requerimientos de accesibilidad en el espacio urbano¹⁶⁶. Dentro de la movilidad urbana, la posibilidad de utilizar el transporte público cobra especial importancia, pues también favorece a que otras poblaciones vulnerables cubran sus necesidades esenciales en tal ámbito.

¹⁶³ Ibidem. p. 26

¹⁶⁴ Artículo 4 Principios y Enfoques Orientadores del Acondicionamiento Territorial, la Planificación Urbana y el Desarrollo Urbano Sostenible

“4.1. El acondicionamiento territorial, la planificación urbana y el desarrollo urbano sostenible se sustentan en los siguientes principios:

(...)

m. Accesibilidad”

¹⁶⁵ INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS Loc. Cit.

¹⁶⁶ DEXTRE & ARANDA Op.Cit.p.6

Acorde a la DUS, esta problemática hace referencia a la función urbanística, que es una labor propia de las entidades responsables de la planificación urbana. Esto se debe a que habilita tanto la elaboración como la implementación de los instrumentos garantes de movilidad, los cuales facultan el acceso igualitario a diversos ámbitos públicos y servicios básicos en la ciudad¹⁶⁷.

Esta función, por lo tanto, se constituye como uno de los mecanismos más adecuados para que las PcDF puedan efectuar actividades propias para su desarrollo autónomo. A ello se agrega un elemento sostenible, el cual, generalmente, se vincula comúnmente con temáticas ecológicas y medioambientales. Sin embargo, a partir de la publicación de la DUS existe un vínculo entre la accesibilidad urbana con la sostenibilidad.

Así, una movilidad con características de sostenibilidad debería ser una “garantía de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad, a través de sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible, con estrategias y medidas planificadas, infraestructura adecuada, que genere menores costos ambientales y que atienda las necesidades de edad, género y condición física de la ciudadanía”¹⁶⁸.

En función a tal punto, ciertos lineamientos sectoriales, tales como la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo, empezaron a utilizar el concepto de movilidad urbana sostenible¹⁶⁹, definido como un conjunto de medidas planificadas para mejorar el desplazamiento personal en la ciudad, motivando a que los medios de transporte y otros espacios públicos sean accesibles, sostenibles e inclusivos.

En ese sentido, los mencionados parámetros se han tornado indispensables para lograr un cambio de perspectiva respecto a la accesibilidad. De esta manera, se puede pasar de una visión que solo prioriza la circulación vial y la congestión vehicular, a otra que pretenda consolidar una movilidad plenamente accesible para utilizar y disponer de aquellos bienes y servicios establecidos en el área urbana¹⁷⁰.

¹⁶⁷ Artículo 5 Directrices

“(…)

3. La función urbanística, entendida como la función de elaborar, aprobar e implementar los instrumentos de planificación urbana y territorial debe garantizar condiciones territoriales y urbanas que aseguren (...), movilidad, servicios básicos y espacios públicos, en los barrios de las ciudades y centros poblados del territorio nacional, atendiendo a las particularidades geográficas y culturales existentes en el territorio donde se desarrollen. Para ello debe:

a. Impulsar el desarrollo de dinámicas que aseguren el acceso universal, equitativo, seguro, asequible y con condiciones de accesibilidad a la infraestructura urbana, movilidad urbana, equipamiento urbano, espacios públicos de calidad y a los medios que permitan conectar a las personas con sus centros de trabajo o actividades económicas.”

¹⁶⁸ Artículo 4 literal j. Movilidad Sostenible

¹⁶⁹ MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO *Decreto Supremo N°012-2021-VIVIENDA que aprueba la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo con horizonte temporal al 2030*, Lima, 2021 p.216

¹⁷⁰ ORTIZ, Iván; Maritza MAYO & Otros *Los retos de la ciudades del Perú frente al cambio climático. Aproximaciones desde la Justicia Ambiental* En: CASTRO, Augusto & María Isabel MERINO (Editores) *Desafíos y perspectivas de la situación ambiental en*

Este cambio constituye un asunto pendiente que debe recaer en los responsables de las políticas urbano-territoriales. El criterio base, según esta concepción, es la igualdad de oportunidades para toda la población, lo cual implicaría que se reduzcan aquellos problemas de movilización y discriminación de las PcDF¹⁷¹, dando lugar a que se forje una mejor relación entre estas personas y su entorno más próximo en la ciudad.

De tales prerrogativas podría surgir, incluso, una nueva óptica basada en el concepto de movilidad obligada. Este refiere al cumplimiento de las acciones propias al desenvolvimiento personal, pero conllevando una participación social activa¹⁷². Desde esta óptica, el servicio de transporte público urbano es esencial para realizar trayectos cotidianos, generando rutinas interdependientes que se traducen en cuestiones de estudio, trabajo, salud y hasta de esparcimiento.

En vista de que las PcDF tienen los mismos alicientes o incentivos para moverse, su situación no debería ser distinta a la de las demás personas que utilizan los servicios del transporte público urbano. Dichas motivaciones no solo obedecen a intereses meramente individualistas, sino que también poseen ciertas particularidades con un alto grado de sociabilidad¹⁷³.

Habiendo establecido el vínculo estrecho entre la accesibilidad y la movilidad a nivel urbano, es indispensable ahora referirnos al factor espacial determinante que conocemos como la “ciudad”. Esta discusión servirá para ofrecer argumentos que garanticen la equidad de oportunidades para todas las personas¹⁷⁴, especialmente para aquellas con un marcado margen de desventaja.

Según el profesor Ortiz Sánchez, la importancia de esta como espacio radica en que ha sido creada y desarrollada, a lo largo del tiempo, desde las conexiones sociopolíticas, económicas y culturales, entre otras, de las personas, cuyos fines se simplifican en la satisfacción de sus demandas y necesidades, sean individuales o colectivas, a través de recursos y/o servicios¹⁷⁵, como el transporte público urbano hacia la obtención de una movilidad accesible.

el Perú. Lima: INTE PUCP, 2022 p. 422, Consulta:18 de diciembre 2022:
<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/184482/librobicentenario2art09.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹⁷¹FACHO DEDE, Aldo *La nueva Agenda Urbana: El Derecho a la Ciudad como principio rector* En: *Revista Arkinka* Edición N°255. Lima, febrero 2017, p.42

¹⁷²AVELLANEDA, Óp.Cit. p.15

¹⁷³JIRÓN, Paola *Capítulo XIII Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado* En: *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad Libros de la CEPAL* N°150, Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017, p.408-409

¹⁷⁴ROJAS, Carolina; Marcela MARTÍNEZ & Otros *Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media*, Los Ángeles, Chile En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* Volumen 39, N°1, 2019 p.179 Consulta: 15 de noviembre 2022: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/64682/4564456563562>

¹⁷⁵ORTIZ, Iván *Introducción al Derecho Urbanístico* Edición N°1 Lima: PUCP – Fondo Editorial (Lo esencial del Derecho, 23), 2017, p.28 y 19

Por otro lado, el referido espacio no solo implica una organización física-infraestructural con componentes como calles, plazas o edificaciones, sino que se trata también de un fenómeno cultural en constante cambio, en el cual intervienen diferentes relaciones intersociales, apoyadas en tradiciones y costumbres. Siguiendo esta idea, toda PcDF debería poder autodesarrollarse en una ciudad, con la capacidad de ejercer sus derechos y facultades; es decir, debería poder establecer un ciclo de vida donde encuentre reciprocidad¹⁷⁶.

Con base en dichas razones, Lafebvre plantea el concepto de un “derecho a la ciudad”, entendido como el derecho de sus habitantes a disfrutar de la misma y, además, de poder ser parte de su gestión¹⁷⁷. Este derecho les confiere, según el planteamiento del autor, una serie de potestades no solo para beneficiarse de este ambiente, sino también de asumir el compromiso de involucrarse activamente en la toma de decisiones.

La postulación de este derecho llevaría a que una ciudad tenga mayores y mejores herramientas, trasladadas en múltiples prestaciones y ventajas de manera que se progrese en conjunto. Esto daría la posibilidad de conseguir una vasta accesibilidad en los servicios públicos, sobre todo en aquellos que tengan injerencia en una movilidad urbana eficiente.

Según el urbanista Facho Dede, este derecho reconocería el valor de lo urbano desde la perspectiva de una sociedad democrática, puesto que, según esta, el espacio público debe maximizar el bienestar general común, tomando en cuenta que este depende del rol estatal de construir ambientes que brinden las condiciones mínimas necesarias en el acceso y uso sostenibles¹⁷⁸.

Respecto a las PcDF, su actuación social contribuiría, potencialmente, a la generación de un servicio de transporte público urbano óptimo y otros servicios del mismo entorno, ya que, desde sus singularidades y diferencias personales, podrían aportar a la mejora de sus comunidades¹⁷⁹. Por ello, se hace más indispensable la creación y aumento de plataformas de acción cívica local.

Dentro de este contexto participativo, surge la exigencia de una responsabilidad social urbana, pues a través de esta se ejerce una debida ciudadanía y, con ello, una serie de facultades ciudadanas¹⁸⁰. Este propósito se enlaza con el derecho que tienen las personas con discapacidad a

¹⁷⁶ Ibidem p.22-24

¹⁷⁷ FERNANDES, Edesio *La construcción del “Derecho a la Ciudad” en el Brasil* En: PINILLA, Juan y Mauricio RENGIFO (Coordinadores) *La Ciudad y el Derecho. Una Introducción al Derecho Urbano Contemporáneo*. Editorial Temis y Universidad Los Andes. Bogotá, 2011, p.502

¹⁷⁸ FACHO DEDE, Óp.Cit. p.41

¹⁷⁹ Ibidem p.45

¹⁸⁰ FERNANDES, Óp.Cit. p.501-503

ser consultadas en asuntos que le conciernan y/o afecten, consagrado tanto a nivel nacional e internacional en la Ley General y su Reglamento, y la CDPcD, respectivamente.

Con la efectivización de tal facultad, se podría tener cierta preponderancia e influencia en aquellas instancias donde se tomen las decisiones para favorecer y/o ayudar a la movilidad y accesibilidad de las PcDF. Esto se realizaría a través de la disminución progresiva, tanto fáctica como jurídica, de las barreras y otros limitantes en el ámbito urbano¹⁸¹.

Desde otro punto de vista, se debe recordar que, acorde a las características de cada PcDF, estas pueden hallar diferentes tipos de barreras que complican su traslado o movilización personal, lo cual configura una estigmatización permanente, además de un estado de exclusión socio-urbana expandido.

Así, la supresión de cada una de estas barreras dará como resultado un grado mayor de accesibilidad no solo para estas personas, sino también para la sociedad en su conjunto¹⁸². En ese sentido, vale decir que existe una relación inversamente proporcional entre la referida cualidad urbanística, la accesibilidad, y la presencia de estos condicionantes en el plano físico-infraestructural, las barreras físicas.

Dentro del entorno urbano, una barrera es aquel obstáculo que complica la percepción, comunicación y movilidad de una persona. Además, la persistencia y proliferación de barreras tienden a marginar a una persona socialmente dentro de un espacio determinado, lo cual se manifiesta en diferentes formas según las circunstancias dadas. Respecto a esto, pueden distinguirse hasta tres tipos¹⁸³:

- **Barreras intrínsecas**: son aquellas relacionadas a las funciones físicas o cognitivas personales, restringidas por la sobreprotección social y la falta de oportunidades.
- **Barreras ambientales**: son aquellas impuestas por condiciones naturales o artificiales, las cuales dan lugar a complicaciones infraestructurales y normativas.
- **Barreras interactivas**: son aquellas asociadas a la ausencia de condiciones necesarias para desarrollar actividades con otro interlocutor. Estas, a su vez, pueden subdividirse en:

¹⁸¹ VARGAS FLOREZ Jorge. *Resiliencia en el Estado, la sociedad, la política y la urbe. Algunas reflexiones* En: CASTRO, Augusto y María Isabel MERINO (Editores) *Desafíos y perspectivas de la situación ambiental en el Perú*. Lima: INTE PUCP p. 405. Consulta:16 de diciembre 2022 <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/184486/librobicentenario2art08.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹⁸² INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS Loc. Cit.

¹⁸³ Ibidem p.28-30

- *Arquitectónicas*: estas consisten en impedimentos materiales presentes en las construcciones físicas que afectan tanto el acceso como el ingreso a un espacio, según las limitaciones personales.
- *Urbanísticas*: estas se encuentran ubicadas en determinadas estructuras, mobiliarios urbanos, plazas, calles y otros espacios públicos no construidos, de manera que vulneran la accesibilidad y la movilidad de las PcDF y de otras personas con movilidad reducida o con ciertas complicaciones de locomoción.
- *De transporte*: estas están establecidas en las diferentes unidades vehiculares, paraderos y estaciones del servicio de transporte público, limitando el traslado de las personas dentro de sus localidades en el ámbito urbano.

Dentro de esta esquematización, podemos señalar que es muy probable que las dos últimas subclases sean las que presenten una mayor oposición a las condiciones de las PcDF dentro de su entorno físico-urbano. Estas barreras configuran una marcada situación de exclusión social a causa de algunos factores internos o externos. Uno de estos sería la gran prioridad que se le da al uso del automóvil frente al peatón, incluida a estas personas y sus apoyos, en la ciudad.

Según el ingeniero Juan Carlos Dextre, la utilización de estos medios de transporte ayuda a que se puedan concretar algunos derechos básicos relacionados a las prestaciones de salud, la participación socio-laboral y educativa, así como el disfrutar de momentos recreativos, entre otros.¹⁸⁴

Sin embargo, tal como se observó en las estadísticas del capítulo anterior, el uso de autos particulares genera altos costos económicos para las PcDF, lo cual se configura como un factor discriminatorio, dado que solo aquellas pertenecientes a sectores sociales adinerados pueden trasladarse por tales medios¹⁸⁵, ya sean propios o contratados.

Por si fuese poco, el fortalecimiento de las referidas barreras, cualquiera sea su naturaleza o ámbito, es parte de la falta de una cultura social y cívica en la que no se respetan a otras personas

¹⁸⁴ DEXTRE, Juan Carlos *Movilidad Inclusiva* En: *Coloquio “La (In)movilidad de los Usuarios Vulnerables”* Organizado por el Departamento de Ingeniería PUCP, Lima, 27 de octubre 2016

¹⁸⁵ CEBOLLADA, Ángel *Movilidad y Género* En: *Coloquio “La (In)movilidad de los Usuarios Vulnerables”* Organizado por el Departamento de Ingeniería PUCP, Lima, 27 de octubre 2016

debido a sus condiciones o diferencias¹⁸⁶. Dicho esto, la actual coyuntura de discriminación se acrecienta más a causa de una sociedad que aún le sigue costando entender la diversidad.

Otras de las razones del aumento de estas barreras corresponden al deficiente planeamiento urbano de Lima Metropolitana, una ciudad cuyo crecimiento desordenado se ha basado en la construcción de viviendas, calles, vías y establecimientos comerciales sin seguir las especificaciones técnica-normativas sobre accesibilidad. Estas especificaciones pueden entenderse como una guía para delimitar los intereses públicos y privados dentro del espacio urbano¹⁸⁷.

Asimismo, aunque el transporte público es un servicio medular en esta ciudad, su distribución, configurada como un sistema de redes (vías y flotas) y una infraestructura inmóvil (estaciones y paraderos) ha dado lugar lamentablemente al aumento de la desigualdad en la movilidad urbana¹⁸⁸, perjudicando a las PcDF y a los pasajeros en general.

En tal sentido, podemos aseverar que una verdadera accesibilidad existe sin ser fácilmente percibida, a menos que se susciten complicaciones en el entorno construido¹⁸⁹. Esta perspectiva sobre la accesibilidad no está presente en Lima metropolitana. Sin embargo, en los últimos años se ha empezado a generar una conciencia colectiva que busca encontrar soluciones viables. Esta ha tomado abordado la problemática desde el urbanismo, el cual ofrece mecanismos para mejorar y corregir las desventajas en accesibilidad del transporte público.

3.2. Los ajustes razonables y los principios del diseño universal como herramientas ante la inaccesibilidad en el transporte público urbano

El panorama actual del servicio de transporte público urbano demuestra características sociales, urbanísticas e infraestructurales que no están completamente acondicionadas para movilizar apropiadamente a todos los ciudadanos de la forma más equitativa posible. En consecuencia, es imperioso adoptar medidas, tanto preventivas como correctivas, para solucionar, o al menos aminorar, la problemática que aqueja a las PcDF.

¹⁸⁶ CABRERA, Israel *Comentarios y Reflexiones En: Seminario “La (In)movilidad de los Usuarios Vulnerables”* Organizado por el Departamento de Ingeniería PUCP, Lima, 27 octubre 2016

¹⁸⁷ PAREJO LUCIANO *Conversatorio “Retos y desafíos del Derecho Urbanístico peruano- El caso de Lima Metropolitana”* Organizado por Circulo de Derecho Administrativo PUCP, Lima, 26 de mayo 2016

¹⁸⁸ SELLER, Mimi & URRY, John *Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades En: QUID 16 - Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA* N°. 10, Buenos Aires, 2018, p. 335. Consulta: 15 de octubre 2022: https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3202/pdf_36

¹⁸⁹ ROVIRA-BELETA CUYÁS Loc. Cit.

Las barreras urbanísticas y de transporte que se hallan en este servicio público provocan situaciones sumamente incomprensibles y hasta desalentadoras para cualquier miembro de esta población, quienes, regularmente, ven disminuidas sus posibilidades para un desarrollo personal íntegro, así como para el ejercicio de sus derechos y otras facultades.

Sin embargo, la implementación de múltiples aditamentos tecnológicos o accesorios mecánicos para subsanar dichas imperfecciones no es una tarea sencilla. Además, el solo hecho de instalar alguna rampa móvil, plataforma baja o elevador especial en las flotas vehiculares es insuficiente para convertir el transporte público urbano en un servicio efectivamente accesible e inclusivo por sí mismo.

Para lograrlo, es necesario hacer algunas modificaciones particulares y generales según el escenario específico presentado. Una de estas consiste en los ajustes razonables ya mencionados, cuyos alcances e implicancias no solo se vinculan con las ideas de capacidad jurídica, sino también con el ámbito urbano-arquitectónico. Estos, por lo tanto, deben considerarse como modificaciones temporales para modificar situaciones irregulares en favor de las PcDF.

Otra de estas modificaciones consiste en proponer diseños con una mayor amplitud, sustentados en los principios del DU. Estos son patrones que debe poseer toda infraestructura, desde su concepción y planeamiento, para procurar la accesibilidad y la inclusión. De esta manera, se evita que se produzcan actos que tiendan a la discriminación.

En ese sentido, podemos observar que la inaccesibilidad en el transporte público urbano requiere de respuestas no solo infraestructural-arquitectónicas, sino también de una planificación urbanística. La conjunción de ambos saberes contribuirá a que la movilidad urbana sea más óptima para todos los sectores sociales.

3.2.1. Los ajustes razonables: una forma de asegurar los derechos de igualdad y accesibilidad

Alcanzar un grado adecuado de accesibilidad en el entorno urbano puede ser una tarea con diferentes niveles de dificultad. Ello responde a la pobre calidad de las estructuras urbanas y a sus pocas posibilidades de modificación, lo cual reafirma el hecho que las ciudades se han edificado sin pensar en las diferencias de sus habitantes.

A esta dificultad se añade la falta de claridad de la mayoría de profesionales en materia de edificación infraestructural, así como en planeamiento urbano ciudadano. Por ello, corregir ciertos componentes que propician ambientes y espacios inaccesibles se vuelve una tarea primordial.

Para este propósito, se puede recurrir a metodologías y/o técnicas tales como los ajustes razonables. Estos, según el artículo 2 de la CDPcD, se definen como

modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas, que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos y libertades fundamentales. [Los subrayados son nuestros]

Estos ajustes se pueden entender, entonces, como adaptaciones idóneas acopladas a criterios de proporcionalidad y razonabilidad, limitándose a contextos particulares en los que aún existen cuestiones desfavorables para el reconocimiento y el ejercicio pleno de las potestades elementales. Es por ello que, respecto a estos, la doctrina se focaliza en los aspectos materiales y complementarios de la accesibilidad.

En ese sentido, Velho Martel los define como una herramienta, cuya disponibilidad debe utilizarse para adaptar tanto ambientes, instrumentos y contextos a los requerimientos y necesidades de una PcDF ¹⁹⁰. Dicha particularidad sostiene que su finalidad primaria es la de asegurar la accesibilidad cuando otros dispositivos no tienen la eficacia esperada.

Por otro lado, Cuenca añade que estas alteraciones son subsidiarias o soluciones en extremo, las cuales ofrecen caminos aceptables para configurar un entorno razonablemente accesible. Expresado en otros términos, los ajustes razonables no tienden a reemplazar el cumplimiento de la accesibilidad, sino que surgen como una forma específica de solución en caso que las estrategias generales o la infraestructura en sí no puedan satisfacerla¹⁹¹.

De la misma manera, Pérez Bueno¹⁹² ha señalado que un ajuste razonable es aquella conducta positiva que adapta el entorno urbano para solventar las necesidades de las PcDF en situaciones concretas, tales como las del transporte público urbano, donde no se alcanzan niveles correctos

¹⁹⁰VELHO MARTEL, Leticia De Campo *Ajuste Razonable: Un Nuevo Concepto desde la Óptica de una Gramática Constitucional Inclusiva* En: *Sur, Revista internacional de Derechos Humanos*, Volumen 8, N°14 Red Universitaria de Derechos Humanos Sao Pablo, 2011 p.92.

¹⁹¹ CUENCA GÓMEZ, Patricia *El ajuste razonable como expresión de igualdad* En: *Conferencia ALFA: Discriminación y grupos en situación de vulnerabilidad: género y discapacidad*, Lima: Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) – Maestría de Derechos Humanos PUCP, 02,03 y 04 de setiembre de 2014, p.25 Consulta: 16 de julio 2018 <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2015/03/conferencias-descentralizadas-alfa-VF.pdf>

¹⁹² PÉREZ BUENO, Luis *La Configuración Jurídica de los Ajustes Razonables* En: PEREZ BUENO (Director) *2003-2012:10 años de legislación sobre no discriminación de personas con discapacidad en España. Estudios en homenaje a Miguel Ángel Cabra de Luna* Madrid: Ediciones CINCA, 2012, p.164

de accesibilidad *per se*. El sentido de los ajustes razonables es, por lo tanto, suprimir las barreras existentes sin imponer una carga desproporcionada para tal fin.

En consecuencia, se trata de una herramienta complementaria que opera ante una eventual insuficiencia de ambientes apropiados, los cuales limitan la accesibilidad y movilidad personales, además de otras facultades. Así, esta se compone de dos dimensiones: como garante de accesibilidad y como un límite de carácter razonable.

La primera de estas es la dimensión garantista que busca asegurar los derechos de igualdad de las PcDF en escenarios donde no se logra constituir una verdadera accesibilidad universal. Así, esta es considerada como una garantía de segundo grado¹⁹³. Ante la inaccesibilidad percatada, las modificaciones a efectuarse contribuyen a que no se vulneren distintas potestades sociales de estas personas.

A modo de ejemplo y según lo que se observó en el apartado sobre la problemática de inaccesibilidad, algunos de los defectos que las PcDF suelen advertir en el servicio de transporte público urbano son, por un lado, la ausencia de una ampliación y/o acondicionamiento de estaciones y flotas y, por otro lado, la ausencia de previsión de la posibilidad que ellas quieran acudir al personal de servicio.

Frente a estos obstáculos, su movilidad y traslado urbano se dificultan mucho más; por ello, estas variaciones buscan ofrecer un soporte para que las PcDF puedan movilizarse en cualquier vehículo del transporte público urbano, asegurando sus derechos no solo de accesibilidad, sino también otros de orden fundamental según las circunstancias dadas.

Sin embargo, estas modificaciones no son tan sencillas como se piensa y es por eso que se debe abordar la segunda dimensión, de carácter limitador. Desde esta segunda perspectiva, todo ajuste razonable está sujeto al derecho de igualdad no solo de una PcDF, sino de la población en general, pues, aunque se reconoce las complicaciones de su inclusión en sociedad, en ciertos casos es poco probable ejecutar una adaptación sin antes establecer su razonabilidad¹⁹⁴.

Esta característica del ajuste busca reducir notablemente la cantidad de modificaciones a realizarse, así como exigir que estas sean apremiantes y que tampoco exista solución alterna

¹⁹³ Ibidem p.160

¹⁹⁴ Ibidem p.161

alguna¹⁹⁵. Esto podría ocasionar serias discrepancias al momento de decidir cuáles son o no aplicables, acorde a este límite.

Generalmente, cuando se discuten aspectos infraestructurales, el punto más conflictivo es la valoración económica. Esta se argumenta como una prioridad con el fin de aminorar las obligaciones de accesibilidad para los responsables de los servicios y/o estructuras comprometidas¹⁹⁶. Aunque el factor monetario es vital, no es el único, por lo que ofreceremos a continuación una revisión más precisa del conflicto.

Respecto a ello, concordamos con el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad que el análisis económico ayuda a entender aspectos como la escasez y la imposibilidad material en los derechos, pero estos no pueden subordinarse exclusivamente a cuestiones monetarias; por ello, es aconsejable realizar una comparativa de costo-beneficio a fin de no contravenir otras potestades de igual o mayor valor¹⁹⁷.

Sobre dicho marco, un ajuste razonable sería susceptible a un test de proporcionalidad en el cual se analicen si los bienes jurídicos a privarse o disminuirse por las modificaciones, solo pueden ser tutelados a través de su prohibición o, en todo caso, si es viable resguardarlos con otras medidas, dependiendo de cada caso en particular.

Planteando una situación hipotética en la que una de las estaciones del Metro de Lima mantenga sus veredas en mal estado, presente un desnivel entre los vehículos y el inmobiliario, tenga ascensores inoperativos, no contrate suficiente personal de apoyo, ni provea otros elementos adecuados para las PcDF en sillas de ruedas, entre otras obstrucciones, es evidente que sería urgente aplicar un buen número de ajustes razonables.

Sin embargo, tales adaptaciones dependerán de que no se vulneren los derechos de las demás personas. Durante la evaluación de esas modificaciones, se generará un tradicional conflicto de intereses en el cual se encontraría un primer grupo representado por PcDF y sus familiares contra un segundo grupo conformado por los encargados del servicio y/o establecimiento.

Indudablemente, el sector vinculado a las PcDF argumentará a favor de la ejecución de cualquier clase de modificación para proteger la accesibilidad e integridad de estas personas, mientras que el otro sector -en el cual incluso se podrían adherir los demás usuarios del servicio- argüirá que

¹⁹⁵ Ibidem p.162-163

¹⁹⁶ CUENCA GÓMEZ Óp. Cit. p.31-32

¹⁹⁷ Ibidem p.30-31

los cambios son accesorios y relativos, rehusándose a cumplirlos en su totalidad y de forma inmediata, pues cada uno de estos supondría una reestructuración sumamente costosa¹⁹⁸.

De tal forma, una aplicación estricta del referido test provocaría que, aunque las adaptaciones sean idóneas y necesarias, estas pudiesen devenir en ajustes desproporcionales no solo por un factor económico, sino también por generar consecuencias adversas derivadas de una reestructuración infraestructural en la cual un sector mayoritario sería, eventualmente, perjudicado.

En razón a estas circunstancias, dicha razonabilidad dependerá del contexto y/o situación determinadas. Sin embargo, cabe mencionar que, si bien los ajustes razonables no se encuentran regulados expresamente en la normativa nacional o internacional, están sostenidos por una obligación transversal de no ser denegados de forma injustificada; en caso contrario, se producirían supuestos de discriminación de diversa índole, incluso de carácter estructural.

Ahora bien, las referencias y pautas sobre las adaptaciones y modificaciones son proyectadas en distinto número y forma. No son indispensable solamente aquellas de orden material, tales como la colocación de rampas móviles en vehículos y paraderos, la implementación de elevadores en las estaciones, y la adquisición de sillas de ruedas caracol y de otros implementos tecnológicos. Un ajuste razonable también sería considerar un número adecuado de personal debidamente capacitado para asistir a las PcDF dentro de las estaciones y flotas vehiculares, reordenar el espacio para permitirles abordar primero, e implementar estrategias de sostenibilidad urbana que prioricen la movilidad peatonal¹⁹⁹, en especial a los usuarios de bastones, muletas, andadores y otros elementos de apoyo.

Respecto a esto, es indiscutible que, en espacios determinados, la utilización de ajustes razonables es imperativa en favor de la igualdad material; sin embargo, estos también podrían ser innecesarios, dado que es posible repensar las infraestructuras urbanas desde los criterios de edificación bajo la configuración del DU.

3.2.2. Aplicación del diseño universal dentro del transporte público urbano

Uno de los principales cuestionamientos que se ha realizado respecto a los ajustes razonables se relaciona a su calidad de herramienta accesoria. En otras palabras, estos han sido cuestionados

¹⁹⁸ PEREZ BUENO, Óp. Cit. p.162

¹⁹⁹ TALAVERA-GARCÍA, Rubén & Luis Miguel VALENZUELA-MONTES *Análisis conceptual de la distancia peatonal al transporte público: hacia un enfoque integrador* En: *ACE: Architecture, City and Environment-Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Año 13, N°37, 2018, p.184 Consulta:25 de noviembre 2022 <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/118771/5134-3678-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

debido a que proceden de las deficiencias estructurales preexistentes no advertidas. Ante esto, se ha argumentado que estas deficiencias solo podrían superarse mediante la aplicación de parámetros sólidos, de manera que las infraestructuras urbana-arquitectónicas, así como los bienes y servicios, sean más inclusivos, sustentables y accesibles.

Desde esta perspectiva, es posible esbozar ciertos presupuestos asociados a la denominada accesibilidad universal. Aunque suele comentarse que esta solo se expresa en función de a quién va dirigida y sus fines a lograr²⁰⁰, lo cual lleva a pensar que esta es condicional a ciertos usuarios, dicha afirmación no es acertada, pues no contempla otros aspectos intrínsecos de esta.

La necesidad de esta se muestra en la situación precaria de diferentes calles, pistas, bermas centrales, e incluso en la propia infraestructura del servicio de transporte público. Aquí podemos observar un escenario urbano sumamente precario, fracturado y hasta incompleto, el cual impacta negativamente en la calidad de vida de aquellos ciudadanos más vulnerables de la ciudad capital²⁰¹. Es por ello que muchas PcDF sienten que viven en “ciudades inconclusas” que no han sido proyectadas, o totalmente construidas, según las reglas básicas de la accesibilidad urbana.

En resumen, al ser los ajustes razonables mecanismos de accesibilidad subsidiarios, el debate sobre la accesibilidad ha exigido medidas más amplias, razón por la que se han postulado los principios del DU. Las premisas de este deben aplicarse a todo proyecto arquitectónico-urbano desde su concepción. Dicha estrategia es entendida, según el artículo 2 de la CDPcD, como:

(...) el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. (...) no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. [Los subrayados son nuestros]

En ese sentido, estos principios son directrices cuyo objetivo es conseguir espacios con óptimos niveles de accesibilidad, sin tener que realizar variaciones posteriores de manera constante. Con ello, se logra prevenir contingencias a través de un diseño íntegro que respete las diferencias personales, especialmente las de las PcDF. Estos principios se resumen en un diseño que presente²⁰²:

²⁰⁰ DE ASÍS, Óp.Cit. p.20

²⁰¹ DEXTRE & ARANDA Op.Cit.p.13

²⁰²GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023* Aprobado por Decreto Supremo N°012-2018-VIVIENDA, Lima, 2018, p.22-24

- i) Uso igualitario: que pueda ser aprovechado por cualquier tipo de usuario.
- ii) Flexibilidad de uso: que sea adaptable a las preferencias y destrezas individuales personales.
- iii) Uso simple y funcional: que sea de fácil entendimiento, sin importar experiencias, conocimientos o habilidades previas.
- iv) Información perceptible: que aporte información de la manera más sencilla y efectiva posible, sin estar condicionado a ambientes y/o aptitudes.
- v) Tolerancia al error o mal uso: que minimice los daños y/o consecuencias adversas a raíz de las acciones que puedan realizarse involuntariamente.
- vi) Empleo de poco esfuerzo físico: que permita una utilización efectiva que evite el cansancio.
- vii) Tamaño y espacio para proximidad, manejo y uso: que tenga dimensiones idóneas para la aproximación y alcance, sin mediar características, postura o movilidad específicas.

Además de reconocerse como una herramienta garante de accesibilidad en primer grado, estos lineamientos poseen un razonamiento preventivo ante posibles escenarios adversos para las PcDF. Por lo tanto, la implementación de cada uno aportará a que el servicio de transporte público urbano sea realmente sostenible, accesible y apto para todas las personas.

Respecto al primer principio, podemos señalar que este busca establecer formas de uso idénticas o similares con la finalidad de brindar márgenes correctos de seguridad, autonomía y ductilidad para el usuario. En otras palabras, busca que la infraestructura del servicio pueda usarse por una amplia mayoría de personas más allá de su condición o atributos físicos, sin realizar esfuerzos adicionales²⁰³.

La mejor demostración de este postulado es la infraestructura de cualquier estación de la Línea 1 del Metro de Lima en la cual se hayan considerado rampas, escaleras (tradicionales o mecánicas) y accesos vehiculares homogéneos para asegurar que cualquier usuario pueda desplazarse en igualdad de condiciones.

²⁰³ Ibidem p. 22

Como consecuencia de una adecuada infraestructura, el servicio de transporte público urbano se vuelve un espacio sumamente relevante para fortalecer la fluidez y accesibilidad en las movilizaciones urbanas. Por ello, lo ideal es aplicar este conocimiento para mejorar el actual sistema de traslados²⁰⁴ en favor de PcDF y otros usuarios con problemas iguales o similares de acceso y movilidad, de manera que se disminuya parte de su vulnerabilidad.

El segundo principio, el de flexibilidad, supone la elección de una metodología de uso. Además, supone la adaptación del espacio o servicio a las distintas habilidades que pueda poseer un usuario, agilizando su manejo del mismo con precisión y exactitud²⁰⁵. Esto se logra a través de opciones que le confieran un resultado equivalente al propuesto por el servicio, como podría ser el abordar o descender de un autobús.

Un ejemplo de esto sería la implementación de rampas al ras de las estaciones y/o de las flotas vehiculares, las cuales permitirían que las PcDF, e incluso personas con movilidad reducida temporal²⁰⁶, puedan no solo movilizarse tranquilamente entre diferentes espacios urbanos, sino también mejorar sus índices de autonomía e independencia dentro de la ciudad.

Asimismo, es posible postular otras herramientas que ayudarían a lograr un manejo flexible dentro del transporte público urbano; sin embargo, estas poseen mejor vinculación con el tercer principio, el de simplicidad. Este principio se centra en otorgar ciertas soluciones al evitar realizar maniobras innecesarias, cumpliendo con las expectativas de cualquier usuario del servicio²⁰⁷.

Así, un diseño que siga el principio de simplicidad adquiere mayor impacto en espacios como paraderos y estaciones donde, por ejemplo, los ascensores, las rampas, las escaleras eléctricas y hasta los sistemas de anclaje para sillas de ruedas no deben estar compuestos de aditamentos que disminuyan aún más las destrezas de locomoción personal²⁰⁸ de las PcDF.

Por otro lado, respecto al principio de información perceptible, se suele pensar que este se vincula solamente con las distintas maneras de presentar e intercambiar datos relevantes²⁰⁹, por lo cual estaría mayormente dirigido a personas con discapacidad sensorial y/o intelectual. No obstante, esta afirmación resulta prejuiciosa, ya que la exposición de información también es vital para que una PcDF sea una usuaria efectiva del servicio de transporte público urbano.

²⁰⁴ DEXTRE & ARANDA Op.Cit.p.9

²⁰⁵GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Óp. Cit. p.23

²⁰⁶ JIRÓN Óp. Cit. p.424

²⁰⁷GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Loc. Cit.

²⁰⁸ JIRÓN Óp. Cit. p. 420 y 421

²⁰⁹GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Loc. Cit.

Esto puede apreciarse en varios casos posibles: por ejemplo, cuando una persona que utiliza una silla de ruedas necesita verificar los horarios de las rutas, la geolocalización de las estaciones, e incluso saber si el vehículo que abordará contiene todos los implementos de accesibilidad²¹⁰. La colocación de un panel informativo a una altura correcta, le permitirá a esta persona conocer todos estos aspectos esenciales para realizar o no un determinado viaje.

El quinto principio, la tolerancia al error o mal uso, refiere principalmente a la necesidad de evitar una manipulación material involuntaria en el espacio que podría traer consecuencias negativas. En otras palabras, este se orienta a advertir oportunamente y minimizar gran parte de los riesgos físicos para que el usuario desista en realizar acciones que comprometan severamente su integridad²¹¹.

Por ello, no prever el uso de ciertos instrumentos en espacios como ascensores, elevadores de plataforma y paraderos en los distritos donde operan el Metro de Lima, el Metropolitano e incluso los Corredores Viales, sería un fuerte aliciente para seguir discriminando a las PcDF, sobre todo en las zonas urbanas más desprotegidas²¹², acrecentando no solo barreras infraestructurales, sino también las de características sociales.

Ahora bien, los alcances del sexto principio, el empleo de poco esfuerzo físico, podrían subsumirse a los del principio de uso simple, actuando como uno solo bajo la premisa de que, a mayor simpleza en el entorno o infraestructura, menor es la fuerza que realizará una PcDF. Para ello, debe estimarse que la persona mantenga una posición corporal neutra y reduzca acciones repetitivas²¹³.

La relevancia de este principio se relaciona con la posibilidad de desarrollar una urbe multidimensional, con espacios y transporte público integrados para el disfrute de la ciudad²¹⁴. Así, un escenario a mejorar se advierte en la deficiente construcción de rampas en las estaciones, las cuales entorpecen la movilidad de PcDF, sobre todo aquellas que se desplazan en silla de ruedas. Estas son deficientes principalmente a causa de que un número significativo de estas no cumple la normativa técnica.

Finalmente, una configuración espacial adecuada, basada en dimensiones apropiadas, faculta un mejor alcance y una mejor perspectiva visual hacia otros entornos y/o ambientes²¹⁵, sin importar

²¹⁰ JIRÓN Óp. Cit. p. 426

²¹¹ GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Óp. Cit. p.24

²¹² ORTIZ, MAYO et Otros Óp. Cit. 423

²¹³ GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Loc. Cit.

²¹⁴ VARGAS FLOREZ Óp. Cit. p.404

²¹⁵ GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-MVCS Loc. Cit.

la posición anatómica del usuario. Adicionalmente, este ayudaría a los usuarios a ubicar los asientos reservados, los cuales deben ser lo suficientemente extensos para permitir un acceso seguro.

Añadida a estas complejidades de la configuración del espacio, debemos tomar en cuenta que una PcDF no siempre se traslada sola, sino que podría requerir un apoyo personal. En consecuencia, las dimensiones físicas de estos servicios tienen que considerar dichos aspectos para que estas personas vean respetadas sus derechos de independencia y autodeterminación²¹⁶.

Estos principios contribuirán a que todo ambiente o espacio urbano sea más accesible y comprensible no solo para PcDF, sino también para la población en conjunto, sin que medie condición alguna. Por ello, deben incorporarse en el planeamiento de cualquier política urbanística²¹⁷ a fin de mejorar las necesidades de movilidad y accesibilidad.

En síntesis, una implementación correcta del DU contribuirá a erradicar el aumento de barreras para integrar a PcDF al ámbito urbano-arquitectónico por medio del transporte público urbano²¹⁸. Asimismo, se debería incluso evaluar su interconexión con los ajustes razonables, a fin de proponer soluciones más amplias desde la propia actividad y visión urbanística.

3.2.3. La búsqueda de mejoras a través del Desarrollo Orientado al Transporte

Desde un punto de vista exclusivamente arquitectónico, la ejecución de proyectos infraestructurales está limitada a su viabilidad fáctica dentro de un entorno, siendo indispensable para ello la conjunción del conocimiento humano y el uso correcto de la tecnología para diseñar, construir y acoplar elementos para salvaguardar la accesibilidad²¹⁹.

Uno de los problemas más frecuentes en la aplicación del DU respecto a las PcDF es que este suele aplicarse solo bajo la consideración de las dimensiones físicas o sensoriales de la discapacidad. Este problema es recurrente dentro del transporte público urbano, donde la falta de razonabilidad impide el ejercicio de derechos en igualdad de condiciones²²⁰, priorizando aspectos estético-ornamentales antes que la movilidad y la accesibilidad del servicio.

²¹⁶ JIRÓN, Óp. Cit. p. 425

²¹⁷ GINNERUP, Soren y COMITÉ DE EXPERTOS SOBRE DISEÑO UNIVERSAL *Hacia la plena participación mediante el Diseño Universal* 1era Edición Colección Documentos – Serie Documentos Técnicos, 2010, Madrid: Editorial IMSERSO p.11

²¹⁸ LOPEZ PEREDA, Pedro & José Luis BORAU JORDÁN *Diseño urbanístico para todas las personas* En: HERNÁNDEZ Jesús (director) *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo*. Primera Edición, Editorial Fundación ONCE – Vía Libre: España, 2011 p.68-70 Consulta: 15 de julio 2018: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0578035.pdf>

²¹⁹ CUENCA GÓMEZ, Óp. Cit. p.24

²²⁰ Ídem

Por ejemplo, un piso podotáctil colocado en una estación del Metropolitano perjudicaría a las PcDF, pero sería de gran ayuda para personas con discapacidad visual. Por ende, estas herramientas de accesibilidad no solo deben entenderse como disposiciones técnico-normativas, sino también como herramientas que deben estar sujetas a criterios equilibrantes²²¹.

Tomando en cuenta este criterio, el DU se debe complementar con acciones estratégicas de sostenibilidad ciudadana. Una de las más reconocidas es la del Desarrollo Orientado al Transporte (en adelante, "DOT"). Este se trata de un modelo que favorece el desarrollo urbano alrededor de estaciones de transporte, en determinadas zonas, para alcanzar densidades poblacionales medio-altas²²², facilitando una distribución de espacios para la movilidad.

Esta metodología suele ser definida de múltiples formas; sin embargo, todas coinciden en la afirmación de la multiplicidad de uso del transporte público masivo y la prevalencia de la movilidad peatonal²²³, la cual abarca también a las diversas formas de desplazamiento de las PcDF. Además, esta prevalencia de la movilidad puede tomar las ideas principales del DU para alcanzar una mayor accesibilidad urbana.

Siendo la persona el eje central del DOT, este modelo trata de combatir los efectos negativos de los desarrollos dispersos de la ciudad, así como la prevalencia de los traslados en automóvil, a través de un uso eficiente y sostenible del transporte público urbano. Con ello, se busca reducir las distancias, lo cual beneficia a la población según sus diferentes motivaciones²²⁴, así como custodiar la accesibilidad y movilidad a partir de directrices de bienestar ciudadano.

En algunas ciudades de Latinoamérica, tales como Bogotá y Curitiba, el DOT se ha aplicado con éxito, tomando como puntos referenciales a los corredores de buses rápidos. En el diseño de ellos, primó la necesidad de tener estaciones bien edificadas y, sobre todo, accesibles, que permitan que los sistemas de transporte tengan un mayor número de usuarios y cubran más áreas urbanizadas²²⁵.

²²¹ LOPEZ PEREDA & BORAU JORDAN *Diseño arquitectónico para todas las personas* En: HERNANDEZ Jesús, *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo*. p.83

²²² ORTUÑO, Armando, Graciela FERNÁNDEZ y Patricia FERNÁNDEZ *El modelo TOD (Transit-Oriented Development): estudio de casos internacionales y proceso de implementación* En: *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* N°73, 2017, p.100 Consulta: 15 de agosto 2022 <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2411/2256>

²²³ PAUTA PESÁNTEZ, Rafael y Nicole FERNÁNDEZ DE CORDOBA *Desarrollo Orientado al Transporte Público: Un modelo urbano para la planificación y diseño de ciudades* En: *Universidad-Verdad -Revista Científica de Ciencias Sociales y Humana* N°79, 2021, p.111 Consulta: 01 de setiembre 2022 <https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/udaver/article/view/391/679>

²²⁴ ORTUÑO, FERNÁNDEZ y FERNÁNDEZ Loc. Cit.

²²⁵ VECCHIO, Giovanni *Estaciones como Nodos y Lugares. El potencial del tren para el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte en Santiago Chile* En: *Revista Urbano, Volumen 24 N°43* Mayo-Octubre 2021, p.86

Por otro lado, es posible afirmar que, aunque Lima Metropolitana no posee las infraestructuras urbano-arquitectónicas de estas ciudades, precisamente el DOT podría brindarle beneficios en este ámbito. Estos se derivarían de la implementación de herramientas urbanísticas como las redes de movilidad no motorizadas y de densidad poblacional²²⁶, para lo cual sería necesario un transporte eficiente, a manera de un engranaje, para concretarlos.

Asimismo, las implementaciones relacionadas directamente con este servicio público deben considerar la cercanía a las estaciones de buses y/o trenes, así como a otros espacios de gran concentración peatonal²²⁷, de manera que se faculte y aliente a la población a realizar actividades socioeconómicas relevantes a través de traslados más cortos y dinámicos. Además, si a estas se integran los principios de escaso esfuerzo físico, dimensiones adecuadas y uso funcional del DU, el servicio de transporte público urbano podría recibir y atender correctamente a más PcDF, quienes no solo ejercerán sus derechos, sino que se involucrarán económicamente en la ciudad por medio del trabajo, el estudio o el comercio, además de reducir sus gastos en movilidad particular²²⁸.

Ahora bien, para el cumplimiento de estos propósitos, es necesario un sistema de movilidad urbana en óptimas condiciones, con traslados multimodales suficientes, seguros y accesibles, sean motorizados o no motorizados²²⁹. Por ello, solo una configuración íntegra del DOT, acoplada al DU y al uso de ajustes razonables, daría oportunidad a una verdadera reforma del transporte.

Respecto a esto, uno de los pilares de las estrategias del DOT es la micromovilidad, la cual versa sobre aquellos desplazamientos pequeños realizados, generalmente, a través de vehículos menores individuales²³⁰, y cuya aplicación es relevante para que las PcDF, sobre todo las usuarias de sillas de ruedas u otros apoyos tecnológicos móviles, tengan mejores opciones de movilización en la ciudad.

²²⁶ CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE DE MÉXICO (CTS) – EMBARQ MÉXICO *Manual Desarrollo Orientado al Transporte DOTS* Ciudad de México: CTS EMBARQ México, 2016, p.51 y 55

²²⁷ INSTITUTO DE POLITICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO EN MÉXICO -ITPD *Desarrollo Orientado al Transporte Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*, Primera edición, México, 2013 p.46 Consulta: 18 de diciembre 2022: https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Desarrollo-orientado-al-Transporte_Regenerar-las-ciudades-mexicanas-para-mejorar-la-movilidad.pdf

²²⁸ Ibidem p.47

²²⁹ HOBBS, Jason; Carolina BAIMA CAVALCANTI, Renata SEABRA, IDOM & otros (Editores) *Desarrollo Orientado al Transporte: cómo crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas*, Monografía del Banco Interamericano de Desarrollo 2021 p.218 Consulta: 03 de setiembre 2022: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Desarrollo-Orientado-al-Transporte-como-crear-ciudades-mas-compactas-conectadas-y-coordinadas.pdf>

²³⁰ Ibidem, p.34

De igual modo, hay que recordar que las PcDF poseen diferentes formas de desplazamiento personal, lo cual incluye el empleo de herramientas técnicas. Por consiguiente, un sistema multimodal de transporte público, con instrumentos de accesibilidad idóneos, tomará en cuenta este hecho para propiciar estándares de traslado óptimos y humanos.

Adicionalmente, tampoco se debe ignorar que tanto el DOT como los principios del DU responden a actividades vinculadas al diseño como disciplina, el cual, según expertos como García, Martínez y Salas se constituye como una actividad de cualidades proyectuales que conducen a elaborar objetos, imágenes y/o espacios pertinentes y de excelentes condiciones en respuesta a determinadas demandas sociales²³¹.

Por lo tanto, las acciones del DOT, centradas en el diseño, cimientan las formas de una movilidad sostenible, abordando desde los aspectos infraestructurales hasta los estéticos del entorno urbano²³². Estos no solo proporcionan comodidad, sino también accesibilidad a gran parte de la población.

Finalmente, se debe sostener que las estrategias de este modelo no son un remedio único e infalible para todos los espacios infraestructurales y/o arquitectónicos urbanos, sobre todo en lugares que ya han sido edificados sin ningún tipo de planeación. En tal sentido, es necesario que sus estrategias se apoyen en el DU, en los ajustes razonables y en otros criterios de accesibilidad, para así iniciar un progreso sustancial en estos espacios públicos²³³.

Tal es el caso del transporte público convencional no concesionado de Lima, que presenta una serie de deficiencias a resolver. Este, a pesar de sus carencias técnicas, sigue siendo uno de los más empleados debido a su bajo costo²³⁴, por lo que es necesario que dichas herramientas le brinden diversos métodos para atenuar y/o resolver sus problemas de accesibilidad.

De igual manera, este progreso no será posible sin la férrea coordinación y participación entre el sector público y el privado, así como de la actuación constante de la sociedad civil²³⁵, representada en este caso por las organizaciones de personas con discapacidad. Todos estos actores pueden

²³¹ GARCÍA Dulce, Angélica MARTÍNEZ & Berthana SALAS *Diseñamos ¿para el mundo real? Víctor Papanek, un visionario del diseño* En: GARCÍA, Dulce (Compiladora) *Diseño para la Discapacidad*, Colección Antologías, Primera Edición, Universidad Autónoma Metropolitana, México 2014, p.68

²³² PAUTA PESANTEZ, Rafael y Nicole FÉRNÁNDEZ DE CORDOBA Óp.Cit. p.113

²³³ CAMPOS, Francisco, Francisco ABARCA, Gloria SERRA & Charlotte CHASTEL *Evaluación comparativa del nivel de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en torno a nodos de transporte de grandes ciudades: métodos complementarios de ayuda a la decisión*. En: *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales EURE* Volumen 45 N°134, Santiago, 2019, p.6 Consulta:15 de octubre 2022: <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v45n134/0717-6236-eure-45-134-0005.pdf>

²³⁴ DEXTRE & ARANDA Op.Cit.p.8

²³⁵ INSTITUTO DE POLITICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO EN MÉXICO -ITPD Óp.Cit. p.46

alcanzar una sinergia importante en favor del bienestar de esta población, replicándose en distintos ámbitos sociales.

Sin embargo, estas consideraciones exigen normas y/o políticas claras que impulsen a mejorar la accesibilidad de las PcDF en este servicio público urbano. Por ello, en el siguiente apartado revisaremos la normativa nacional e internacional en discapacidad para sugerir temas de mejoría.

3.3. Una revisión comparativa de la normativa sobre discapacidad en relación con la accesibilidad y movilidad en el servicio de transporte público urbano

Tanto la Ley General como su Reglamento no han tenido la incidencia deseada para mejorar la accesibilidad en el transporte público urbano. A pesar de que se propusieron modificaciones relevantes por parte de la sociedad civil, estas no prosperaron debido a la escasa voluntad política y el desconocimiento de las autoridades sobre los asuntos vinculados a la discapacidad.

En contraste con ello, podemos observar que en el contexto internacional esto ha tenido un desarrollo distinto. Los países de la región latinoamericana, por ejemplo, ya han implementado algunas medidas para tener un transporte público más seguro y accesible. En cuanto a las naciones europeas, estas han interiorizado los conocimientos del modelo Social, el DU y los ajustes razonables en favor de las PcDF.

En las siguientes páginas, no proponemos realizar un análisis recopilatorio legal extenso, sino una revisión comparativa de los puntos más resaltantes respecto a accesibilidad y transporte público.

3.3.1. Ámbito nacional

3.3.1.1. *Ley N° 29973 - Ley General de la persona con discapacidad y su Reglamento*

Al inicio de este capítulo hicimos una referencia a la Ley General y a su respectiva norma reglamentaria, principalmente para reconocer a la accesibilidad como potestad autónoma y principio rector de las políticas públicas en materia de discapacidad. No obstante, ahora debemos precisar algunas disposiciones más técnicas –en función al transporte- a fin de comprender el impacto real de esta ley en la sociedad.

En principio, el artículo 15 de esta ley plantea el derecho a la accesibilidad de las PcDF como la facultad de acceso que estas poseen, en igualdad de condiciones, al:

(...) entorno físico, los medios de transporte, los servicios, la información y las comunicaciones, de la manera más autónoma y segura posible. El Estado, a través de los distintos niveles de gobierno, establece las condiciones necesarias para garantizar este derecho sobre la base del principio de diseño universal. [Los subrayados son nuestros]

Al margen del hecho que se reafirma su condición de derecho subjetivo y se le vincula con otros ámbitos con base en las premisas del DU, tal como el servicio de transporte, esta definición omite la referencia a lo urbano; tan solo se hace una ligera alusión a esto cuando se aborda las responsabilidades de los gobiernos subnacionales.

No obstante, el artículo 16, que versa sobre la accesibilidad del entorno urbano y las edificaciones, aborda el referido tema a partir de las labores municipales, las cuales deben tener asistencia del CONADIS en la promoción, supervisión, fiscalización y sanción respecto a las normas de accesibilidad urbana, así como en la evaluación de expedientes técnicos que regulen las normas de accesibilidad en las construcciones.

Una tendencia similar se puede observar en el artículo 13 del Reglamento, que trata sobre el diseño urbano y arquitectónico de las ciudades. En este, se afirma que los gobiernos locales:

13.1 (...) norman, regulan y otorgan licencias y autorizaciones que contemplen las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones y demás normas técnicas de accesibilidad, para las personas con discapacidad, principalmente niños, niñas y adolescentes, garantizando su movilidad, desplazamiento autónomo y seguridad. [Los subrayados son nuestros]

De la misma manera, se señala que estos:

13.2 (...) desarrollan y ejecutan acciones tendientes a la adecuación progresiva del diseño urbano y arquitectónico de las ciudades, adaptándolas y dotándolas de los elementos técnicos de accesibilidad.

13.4 (...) realizan actividades de concientización y capacitación dirigidos a la comunidad sobre el cumplimiento de las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad en el entorno urbano y las edificaciones. (...) [Los subrayados son nuestros]

Los citados artículos mencionan la necesidad de un desarrollo urbano progresivo, pero existe en ellos una nueva omisión: la del transporte público urbano. Esto es evidenciado en su priorización del ámbito arquitectónico frente a otros de igual o similar relevancia.

Esta exclusión es bastante notoria, si se tiene en cuenta que este servicio público no solo implica aspectos de movilidad, sino también espaciales, pues incluye a las estaciones y paraderos. A esto se suma el hecho que ha estado bajo competencia, durante largo tiempo, de los gobiernos municipales. Dentro de esta normativa, por lo tanto, queda implícito la ruptura entre lo urbano y el transporte terrestre, por lo cual sería recomendable una reformulación de los referidos apartados.

Otras disposiciones de la Ley General sobre la accesibilidad urbana mantienen la misma estructura. En el artículo 17 sobre las condiciones de las edificaciones públicas y privadas, por ejemplo, se evita todo lo referente al servicio de transporte. Por ello, a pesar de abordar algunas cuestiones como el DU, esta normativa presenta omisiones que ameritarían implementar alguna norma técnica vinculada a esta temática.

Por otro lado, la temática del transporte público urbano recién se aborda en el artículo 20, bajo la consideración de la accesibilidad en el transporte público terrestre. En este, se establece una tenue relación de este servicio con las PcDF en los primeros dos numerales:

20.1 Las empresas de transporte público terrestre de pasajeros cuentan con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos.

20.2 Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros reservan asientos y espacios preferentes de fácil acceso, debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad. Las municipalidades y la Policía Nacional del Perú supervisan y fiscalizan el cumplimiento de esta obligación. (...) [Los subrayados son nuestros]

En estos dos numerales podemos observar una focalización en el cumplimiento de las flotas y la provisión de otros elementos accesibles; sin embargo, la norma no deja en claro cuáles serían los lineamientos de gestión urbana para la consecución de dichos objetivos. En menor medida, se señala la cooperación entre los gobiernos locales y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) para el ingreso progresivo de vehículos accesibles. Cabe señalar que, hasta la fecha, esto no ha tenido éxito alguno.

Un punto llamativo está en el numeral 20.4 de la norma en mención, en el cual se establece la prestación gratuita del servicio de transporte público para personas con discapacidad de diagnóstico severo. Este beneficio podría parecer provechoso para aminorar los gastos de movilidad; sin embargo, presenta algunas complicaciones que se comentarán más adelante.

Revisando los aspectos del transporte público urbano en el Reglamento, lo más resaltante es el subartículo 3.37, que presenta la concepción de un vehículo especial como aquel vehículo dirigido para el uso y/o traslado de personas con discapacidad. Sin embargo, esta definición no presenta ningún sustento técnico, lo cual no hace más que confundir a las PcDF, quienes muy pocas veces han tenido ocasión de abordar un medio con esas características.

Otro ámbito que urge abarcar respecto a esta normativa es el académico. El artículo 25, sobre la formación y capacitación en accesibilidad, consiente que:

Las universidades, institutos y escuelas superiores, públicos y privados, incluyen asignaturas sobre accesibilidad y el principio de diseño universal en los currículos de sus facultades y programas para la formación de técnicos y profesionales en los campos del diseño y la construcción, las edificaciones, el transporte (...) [Los subrayados son nuestros]

Dicho apartado representa una buena predisposición para concientizar a la población académica sobre la importancia sociourbana de la accesibilidad en ámbitos como el transporte. Asimismo, esto se apoya en otros preceptos, tales como el artículo 39 de la Ley General, sobre la formación superior en discapacidad, y el subartículo 32.5 del Reglamento, que versa sobre medicamentos, tecnologías de apoyo, dispositivos y ayuda compensatoria.

Ambos artículos proponen estudiar la discapacidad, así como implementar mecanismos para la mejora de la movilidad y accesibilidad de las PcDF por parte de las universidades, institutos y otros centros de educación superior. Sin embargo, fallan al no priorizar una formación conjunta entre los conocimientos técnico-infraestructurales, la gestión pública y las ciencias sociales y jurídicas, todo lo cual se complementa con los preceptos del derecho urbanístico.

A este ámbito académico se podría sumar el apoyo de ciertas funciones de las Oficinas Municipales de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED), siguiendo el subartículo 70.2 de la Ley General, que señala que “en la formulación, el planeamiento y la ejecución de las políticas y programas locales, se tomen en cuenta, de manera expresa, las necesidades e intereses de la persona con discapacidad”.

Asimismo, el citado lineamiento podría complementarse con la consideración de los factores de accesibilidad y movilidad urbana en servicios públicos como el transporte; desafortunadamente, la mayoría de OMAPED no comprende los aspectos básicos de dichos temas, dedicándose más a labores sociales ligeramente asistencialistas, que condicionan en gran medida la autonomía de las PcDF.

Por último, se podría encontrar otros espacios desde los cuales abordar la problemática de la accesibilidad, tales como el Sistema Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (SINAPEDIS). Este, según el artículo 83 del Reglamento, posee un carácter funcional-articulador en los diferentes niveles gubernamentales, cuya injerencia en cuestiones técnico-normativas podría coadyuvar en los temas de accesibilidad; sin embargo, por diferencias político-organizacionales, su activación no se ha concretado aún.

Independientemente del trabajo que se pueda concretar mediante el SINAPEDIS, los gobiernos locales requieren fortalecerse para afrontar las barreras que configuran la inaccesibilidad del transporte público. Para ello, no obstante, lo más importante es establecer políticas claras.

3.3.1.2. Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023

Con el propósito que la normativa sobre discapacidad tenga un soporte más sólido en aspectos de accesibilidad, la cuarta disposición final de la Ley General estableció la aprobación de un programa entre cuyos objetivos se encuentra el acondicionamiento del entorno urbano y del transporte público para personas con discapacidad, con especial repercusión en PcDF.

A mediados del 2017, se aprobó este programa, el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023 (en adelante, "PNA"), tras diversas dificultades normativas y políticas. La finalidad de este instrumento, en cuya elaboración participaron autoridades y actores de la sociedad civil, es orientar la planificación transversal y coordinada de la accesibilidad, beneficiando a las personas dentro de su entorno²³⁶.

Asimismo, este busca apoyar el desenvolvimiento pleno y autónomo de las PcDF en los diferentes medios físicos, sociales y culturales existentes, de manera que se permita su integración en condiciones de igualdad y seguridad²³⁷ en actividades urbanísticas y comunicacionales, entre

²³⁶ GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL, Óp.Cit. p.7

²³⁷ Ídem.

otras. Para lograr estos propósitos, la incidencia de los servicios como el transporte público es fundamental.

Todas estas ideas son sintetizadas en el PNA bajo el concepto de accesibilidad universal, la cual se entiende como las gestiones de planeamiento, proyección, construcción, rehabilitación y conservación para que un ambiente, generalmente accesible, atienda las demandas sociales, sobre todo de PcDF, por medio de bienes y/o servicios públicos o privados, llegando a ser adaptables acorde a las características personales, bajo estándares de equidad y autodeterminación²³⁸.

Dentro de esta línea, el PNA propone una “cadena de accesibilidad”; es decir, una continuidad en el acceso a espacios que conecten lugares, con la capacidad de modificar los ambientes e interconectarlos a través de un transporte accesible²³⁹. Por consiguiente, dentro de la agenda sociopolítica estatal, una de las piedras angulares es la accesibilidad, mediante la cual se puedan desarrollar programas que maximicen su empleo.

Esto se debería concretar en los ejes estratégicos del PNA. El segundo eje del programa, por ejemplo, sobre la gestión y acondicionamiento para la accesibilidad, propone realizar proyectos de inversión infraestructural de transporte accesible²⁴⁰. No obstante, hasta la fecha de hoy se ha avanzado relativamente poco en este propósito, principalmente a causa del desinterés político-social.

Más allá de estas inconsistencias, el PNA busca brindar una óptica sociológica y multidimensional de la accesibilidad, para lo cual propone tres niveles de entendimiento del concepto: un nivel micro, referido al entorno físico más cercano o inmediato; un nivel meso, que abarca espacios intermediarios sobre la ciudad; y un nivel macro, percibido como un todo social²⁴¹.

Desde una óptica urbanística, la microaccesibilidad abarca todo aquello observado desde el domicilio personal hasta el entorno cercano, como las veredas o rampas, siendo esta la dimensión más próxima de desplazamiento para una PcDF. Esta dimensión reconoce tanto las facilidades como los obstáculos a lo largo de este ámbito, los cuales, incluso, pueden extenderse hasta el ámbito del transporte público urbano.

²³⁸ Ibidem, p.20

²³⁹ Ídem.

²⁴⁰ Ibidem p.75

²⁴¹ Ibidem. p.16

Sin embargo, este servicio tiene más relación con la mesoaccesibilidad, la cual comprende espacios más abiertos y específicos como los parques, las calles y la ciudad o distrito, en general, como entidad local urbana. La mesoaccesibilidad, en tal sentido, está bajo la competencia de los municipios, quienes deberán asegurar la accesibilidad y con ello evitar problemas de autodesarrollo en las PcDF.

En tercer lugar, la macroaccesibilidad es entendida como un conjunto de elementos a gran escala, abarcando las dimensiones comentadas anteriormente, lo cual la vincula con la diversidad funcional. Esta puede definirse como el atributo que califica a toda persona en las principales etapas de su vida y está interconectada estrechamente con la condición de discapacidad, en un sentido amplio²⁴².

Dicho de otra manera, esta óptica reafirma que la accesibilidad no solo concierne a las PcDF, sino que beneficia a todas las personas a lo largo de su desarrollo etario. Por ende, el PNA sostiene como estrategia la eliminación de las barreras del entorno y la consolidación de la accesibilidad universal²⁴³, lo cual llevaría a una notable mejora en la vida diaria y las relaciones de toda la población.

Dicho esto, no debería olvidarse que, desde una perspectiva legal, las normas en accesibilidad tratan de enlazarse con los preceptos del modelo social y de los derechos humanos de las personas con discapacidad. Sin embargo, todavía persiste en nuestra sociedad algunas nociones de los esquemas de prescindencia y marginación, por lo que, en atención a ello, el PNA ha establecido una serie de prerrogativas de planificación sectorial para tratar los problemas de inaccesibilidad.

Para llevar a cabo la complicada tarea de ampliar los espacios públicos accesibles, el mencionado plan establece las responsabilidades de diferentes instituciones, bajo el marco normativo actual. La primera de estas es el MTC, el cual se debe encargarse de regular y fiscalizar las concesiones viales de transporte público, así como de reglamentar la introducción de vehículos accesibles²⁴⁴.

Sin embargo, esta y otras labores relevantes, durante la vigencia del PNA y la normativa actual de discapacidad, no han demostrado grandes beneficios. Incluso las acciones de regulación, fiscalización y sanción de los gobiernos locales con apoyo de la policía, respecto a la accesibilidad

²⁴² Ídem

²⁴³ Ibidem p.20

²⁴⁴ Ibidem, p.49

y el transporte, se han limitado a algunos aspectos formales, tales como el cumplimiento de asientos y estacionamientos reservados²⁴⁵.

Por más que el grupo de trabajo multisectorial del PNA trató de exponer los puntos determinantes para lograr una verdadera accesibilidad, el tiempo ha revelado la necesidad de proyectar otras mejoras, tales como la interoperabilidad entre los niveles gubernamentales y la actualización de sus funciones, incluyendo a las de la ATU; la necesidad de un rol más activo de parte del sector privado; y la necesidad de aplicar estrategias, como el DOT, para impulsar una eficiente e inclusiva accesibilidad en el transporte público urbano.

A manera de resumen, es posible citar el Objetivo N° 11 de Desarrollo Sostenible (ODS), que aborda la temática de accesibilidad urbana y el transporte público, proponiendo que debemos²⁴⁶:

Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (...) incluye a ciudades de oportunidades, con acceso a servicios básicos, energía, vivienda, transporte y más facilidades para todos(...): Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. [Los subrayados son nuestros]

En este objetivo, no solo se reafirma la accesibilidad como la dimensión necesaria para un desarrollo urbano integral, sino que además se establece el transporte público como una herramienta estratégica; en consecuencia, es necesario plantear formulaciones y/o políticas que los aborden con transversalidad.

3.3.1.3. *Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030*

En relación con este objetivo y con el fin de vincular las normativas en discapacidad, accesibilidad urbana y transporte, en el 2021 se aprobó la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030 (en adelante, "PNMDD"). Esta identifica a la discriminación estructural como uno de los mayores problemas públicos y señala que se basa en los prejuicios sociales existentes,

²⁴⁵ Ibidem, p.50-51

²⁴⁶ Ibidem p.59

el acceso limitado a los servicios y bienes, y la escasa información e institucionalidad sobre la discapacidad²⁴⁷.

Esta problemática, advertida en el capítulo anterior, no solo agrava la inaccesibilidad del servicio de transporte público urbano, sino que condiciona el ejercicio de derechos de las PcDF; por ello, al ser la PNMDDD un instrumento técnico, este debería realizar un análisis en función de las causas, los efectos y los objetivos de la accesibilidad, de manera nos permita esbozar alguna solución.

En principio, esta política sostiene que la inaccesibilidad urbana trae una serie de consecuencias como la vulneración socio-económica, la cual, en el caso de las PcDF, limita sus derechos de traslado y convivencia social. Frente a esto, este instrumento plantea ciertas intervenciones de mejora urbana en las edificaciones y los medios de transporte²⁴⁸; no obstante, estas solo aplican a los servicios concesionados.

Debido a que solo se basa en el sistema de transporte concesionado, no se aborda el problema medular planteado en la PNMDDD, que es la discriminación estructural en diversos ámbitos, como la accesibilidad. Hubiera sido más sensato considerar un punto de reforma que implique a todos los diferentes servicios de transporte urbano existentes, dado que uno de los objetivos prioritarios de esta política es el aseguramiento de las condiciones de accesibilidad en el entorno direccionado, esencialmente, hacia las PcDF, quienes buscan ampliar su movilidad mediante un transporte integrado accesible²⁴⁹.

Tal objetivo exige el involucramiento de todos los actores necesarios: desde los gerentes municipales en materias urbanas y/o de transporte hasta los operarios de dicho servicio público, sobre todo en ciudades con más de cien mil habitantes²⁵⁰. Si bien Lima Metropolitana es un caso típico de este escenario, habría que precisar los roles que deben cumplir ciertas instituciones vinculadas a los fines de accesibilidad y movilidad.

Para ello, es necesario partir de un conocimiento técnico especializado en la materia; por ende, sería realmente contraproducente atribuirle este tipo de tareas al CONADIS, el cual no tiene dicho bagaje. Además, las acciones de fiscalización y supervisión de este, en la práctica, no han obtenido

²⁴⁷ MINISTERIO DE LA MUJER Y POBLACIONES VULNERABLES-CONADIS *Política Nacional Multisectorial en Discapacidad al 2030* Aprobada por Decreto Supremo N°017-2021, Lima, 2021, p.22-23

²⁴⁸ *Ibidem* p. 136.

²⁴⁹ *Ibidem* p.36

²⁵⁰ *Ídem*

un resultado óptimo. El MTC y el ATU podrían tener un mejor desempeño dentro de este ámbito, más allá de las funciones proveedoras que se les otorga en el planteamiento de la PNMD²⁵¹.

Por otro lado, y dentro del mismo marco, dicha política busca crear una vinculación interinstitucional para resolver la problemática a través de servicios especializados, entre los cuales destaca su servicio N° 22, sobre la generación de sistemas integrados de transporte con condiciones de accesibilidad. Este tiene por finalidad incentivar un transporte público multimodal más accesible, que conectaría ciudades para subsanar sus carencias centrales.

Estas prerrogativas no pretenden suprimir las atribuciones normativas del CONADIS; no obstante, sí buscan revelar su accionar limitado en gestión institucional frente a entidades con un manejo específico en movilización y transporte. Por ello, dicho servicio plantea capacitar a los municipios, suscribir convenios con estos y producir planes de movilidad urbana que sean gestionados por el Programa de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), la ATU e, incluso, por los mismos funcionarios municipales²⁵².

Por otro lado, por encima de las limitaciones del CONADIS, sus labores en materia de concientización y sensibilización son destacables. En ese sentido, la PNMD postula que estas puedan realizarse con apoyo del MTC²⁵³ y de los gobiernos locales, para que puedan lograr resultados concretos ante la ineficiente regulación del transporte público urbano.

Con todo ello, se exhorta a que las capacitaciones se ejecuten de manera correcta y con la participación activa del personal del servicio, pues estos han sido parte, sistemáticamente, de los perjuicios que han sufrido las PcDF en estos espacios. De tal suerte, más allá del conocimiento teórico que las instituciones públicas ignoran, la tarea del CONADIS sería lograr que estos operarios interioricen las vivencias de las PcDF y las conviertan en experiencias positivas.

Por último, debería también fomentarse la suscripción de acuerdos institucionales con las municipalidades, promovidas desde las gerencias de desarrollo urbano de las municipalidades hacia las empresas de transporte, para darles mayor viabilidad a los planeamientos de movilidad sostenible. Cabe recordar que en la referida política existe de manera implícita una relación entre el ámbito municipal y las directrices del transporte urbano²⁵⁴.

²⁵¹ Ibidem p.36 y p.146

²⁵² Ibidem p.187-189

²⁵³ Ibidem p.188-189

²⁵⁴ Ibidem p.241

3.3.1.4. *Política Nacional de Transporte Urbano y su vínculo con la normativa municipal*

Aprobada en abril del 2019 con el objetivo fundamental de “dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad”²⁵⁵, la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, “PNTU”) representa el punto de partida hacia la esperada reforma del servicio de transporte público.

Inicialmente, esta incorpora a la inclusión, la igualdad y la no discriminación como los principios rectores de la situación futura deseada, los cuales abordan el derecho a la movilidad como garante de oportunidades equitativas de diferentes poblaciones vulnerables²⁵⁶. Sin embargo, dentro de esta política casi no hay referencias a la discapacidad física o a la movilidad reducida.

Su Objetivo Prioritario N°1, el cual señala que se debe contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de personas, es el que mayor impacto busca tener sobre la problemática de la inaccesibilidad para las PcDF. De igual forma, dentro del mismo, su cuarto lineamiento exhorta a que el “parque vehicular responda a las necesidades de movilización, incluyendo a las personas con discapacidad (...) en condiciones de operación óptimas”²⁵⁷.

Lo destacable de tal pauta es su visión de corte tecnológico y, si bien es cierto que el problema medular de las PcDF se debe a los medios de transporte público urbano del servicio convencional y del concesionado, la sola incorporación de estas herramientas técnicas no ofrece una solución integral.

Al margen de este cuestionamiento, la PNTU propone algunos puntos de mejora vinculados con el urbanismo a través de la optimización de los viajes multimodales, la alternancia de movilidad entre medios peatonales y el uso de un transporte público masivo con características y elementos medianamente accesibles²⁵⁸, entre los más fundamentales.

De manera que, más allá de los múltiples tecnicismos propios del ámbito del transporte, esta política apunta, al igual que la PNMD, a afrontar estos desafíos desde la actividad municipal. Aun cuando la ATU ya asumió algunas funciones en este ámbito, algunas normas municipales mantuvieron vigencia como la Ordenanza Municipal N° 1599-MML y sus modificatorias.

²⁵⁵ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC) *Política Nacional de Transporte Urbano* Aprobada por Decreto Supremo N°012-2019-MTC Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Lima, 2020, p.11

²⁵⁶ Ibidem p.21

²⁵⁷ Ibidem p.27

²⁵⁸ Ibidem, p.26

Al respecto, esta norma indica en su subartículo 6.1 que la “Municipalidad de Lima Metropolitana es la autoridad competente para regular y reglamentar el servicio de transporte público regular de personas” a través de sus órganos, principalmente de la Gerencia de Movilidad Urbana (GMU), cuyas labores son las que más se asocian con la accesibilidad.

Las referidas prerrogativas, según el subartículo 8.1, se remiten a aspectos normativos, fiscalizadores y de gestión. De estas últimas, las que más implicancias positivas traerían a las PcDF son las de “otorgar todos los títulos habilitantes para la prestación del servicio, así como de las concesiones para la prestación” y “autorizar y establecer paraderos” según los literales b), f) y g), respectivamente, de su segundo subinciso.

En relación a las funciones fiscalizadoras, el literal a) del subinciso 8.13 dictamina que la Municipalidad debe efectuar acciones de “supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de las mismas por infracción o inobservancia de las normas, contratos de concesión o disposiciones que regulan” este servicio dentro de Lima Metropolitana.

A ello se le suma, en el literal siguiente, la responsabilidad de revisar a los “operadores de infraestructura complementaria del transporte terrestre”, como lo son las estaciones y los paraderos, en cumplimiento del respectivo título habilitante para la prestación del servicio. No obstante, como se refirió anteriormente, estos espacios siguen sin ningún tipo de adaptación accesible.

Analizando la norma desde otro ángulo, su subartículo 54.4 dictamina que el sector de transporte asuma ciertas obligaciones, tales como el “reservar y señalar como mínimo los dos (2) asientos más cercanos a la puerta de acceso delantero del vehículo para uso preferente de las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes y mujeres con bebés en brazos”.

Las exigencias de este tipo, por lo general, son omitidas o poco consideradas por los mismos encargados del servicio; lo más preocupante, sin embargo, es que se engloba a las PcDF dentro de los usuarios con otras limitaciones de locomoción por diversas causas. Ello tiende a generar conflictos cuando se presentan situaciones en las que, por ejemplo, se debe elegir entre darle dicho espacio a una PcDF en muletas o a una mujer en estado de gestación avanzada.

Los artículos siguientes de esta política se orientan más a la atención general del usuario, lo cual tiene poca incidencia en la accesibilidad para las PCDF. Estos, además, presentan ciertos criterios asistencialistas; por ejemplo, el literal e) del subartículo 59.2 faculta a dichas personas a usar los asientos preferenciales, pero incide en el mismo error de la disposición antes referida.

Por último, según la Ordenanza Municipal N° 2208-MML que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad de Lima Metropolitana, la GMU adquiere otras atribuciones accesorias como promover “el desarrollo, renovación y mantenimiento de la infraestructura”, además de velar por que “la movilidad urbana sea sostenible, segura y accesible” según los numerales 2 y 5 de su artículo 94, aunque sin la clarificación de la situación de las PcDF.

En síntesis, a lo largo de la revisión de estos instrumentos normativos, podemos afirmar que, pese a los esfuerzos esgrimidos en sus apartados para integrar a los distintos entes gubernamentales y sociales en la mejora de la accesibilidad en el transporte público urbano, existe una falta de planeamiento estratégico, lo cual nos lleva a revisar la legislación internacional de dichos temas.

3.3.2. Ámbito internacional

3.3.2.1. *Discapacidad y transporte público según lo establecido por la CIADDIS y la CDPcD*

Toda revisión legal en discapacidad, en principio, debe considerar en su discusión a la CIADDIS y a la CDPcD, dado que son los pilares del modelo social que han representado un cambio en las legislaciones internas de varias naciones. Aun habiendo sido ya referenciadas en esta investigación, es pertinente observar a mayor detalle lo que estas proponen respecto a la accesibilidad, la movilidad y el transporte.

Lo primero que debemos abordar es el instrumento de la OEA, la CIADDIS, que tiene como fin eliminar las prácticas discriminatorias contra las personas con discapacidad. Desde el literal a) del numeral 1 de su artículo III se convoca a tomar medidas para “eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración (...), en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones” para este grupo social.

Los literales siguientes refieren a que “los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen (...) faciliten el transporte, la comunicación y el acceso”, así como que se debe “eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones” para incentivar la accesibilidad urbana.

Estos objetivos constituyen un rechazo de los actos marginadores, reconociendo, implícitamente, que los derechos de movilidad y accesibilidad son legitimados por medio de servicios como el transporte público. Por lo tanto, el incumplimiento de estos objetivos es sancionable en tanto es un supuesto de discriminación, pues limita el ejercicio de derechos en el entorno urbano.

Adicionalmente, cabe mencionar que la CIADDIS instituye un comité para eliminar la discriminación de personas con discapacidad, integrado por los Estados parte, quienes deben presentar informes cuatrienales al Secretario General de la OEA en el que se expongan las decisiones, avances y dificultades que hayan advertido según el numeral 4 de su artículo IV.

Conjuntamente, acorde al numeral 5 del mismo artículo, este espacio es también un foro donde pueden intercambiarse experiencias para encontrar soluciones consensuadas, lo cual puede ser aprovechado para elaborar una agenda común que conduzca a tener servicios de transporte público urbano más inclusivos y sostenibles para las PcDF.

En cuanto a la convención de la ONU, la CDPcD, lo primero que debemos señalar es que esta presenta, en el literal f) del numeral 1 de su artículo 4, como uno de sus objetivos generales, el “promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales” a través del “desarrollo de bienes, servicios, equipos e instalaciones de diseño universal (...) que requieran la menor adaptación posible y el menor costo para satisfacer las necesidades específicas” de este sector.

En una línea similar, el literal g) del mismo numeral apunta a impulsar acciones de investigación y desarrollo de “nuevas tecnologías, (...) ayudas para la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo”. Esto constituye un punto realmente valioso para las PcDF, no solo para su quehacer diario, sino también para su movilidad en otros ambientes en la ciudad.

En cuanto al tema de la accesibilidad, acorde a los primeros dos numerales de su artículo 9, una PcDF posee la potestad de “vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida”, para lo cual se tiene que prever todas las necesidades para garantizar su acceso y eliminar las barreras en los “edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores” bajo el amparo de “normas mínimas y directrices (...) en servicios de uso público”.

A tales atribuciones, se vincula, estrechamente, el derecho a la movilidad personal, establecido en el artículo 20 y cuyos literales b) y d) señalan que estas personas deben gozar “de movilidad personal con la mayor independencia posible”, gracias a la viabilidad de “formas de asistencia (...) tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas”. Además, se alienta a que en la fabricación de los mismos se “tengan en cuenta todos los aspectos de movilidad”.

Mediante dichas consideraciones se lograría que toda PcDF ejerza su “derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad”, en igualdad de condiciones, acorde al artículo 19. Por consiguiente, se deben establecer también “medidas efectivas y pertinentes, para facilitar el

goce de este derecho (...) y su participación en comunidad”, entre las cuales estarían aquellas asociadas con la accesibilidad en los servicios del transporte urbano.

Seguramente, es posible argüir que estos instrumentos normativos no tienen una incidencia directa en la configuración de un transporte público urbano accesible para PcDF; sin embargo, la importancia de estos radica en ser directrices que deben ser aplicadas por cada Estado parte, lo cual motiva a revisar la legislación de algunos países, con el fin de verificar sus avances.

3.3.2.2. *Experiencias desde la legislación regional: los casos de Brasil, Chile y Colombia*

Es justo admitir que en temas de movilidad, accesibilidad y transporte público urbano para PcDF, algunos países cercanos al Perú han obtenido mejores tratamientos y resultados. Esto no se debe precisamente a una circunstancial bonanza económica, sino gracias a actuaciones concretas que, con exactitud, han generado una cultura sacionormativa de inclusión urbana accesible.

El caso brasileño es particularmente interesante debido a la extensa normativa contra la discriminación que posee, sobre todo en discapacidad, considerando el hecho que dicha población está conformada por un aproximado de 45 millones de habitantes. Estas pueden observarse en ciertas reformas realizadas mediante la Constitución Federal de 1988 ²⁵⁹ y concretadas posteriormente en el Estatuto de la Persona con Discapacidad – Ley 13.146, que recoge los preceptos del modelo social.

Desde su definición de accesibilidad en el inciso I del artículo 3, este estatuto refuerza ideas de “seguridad y autonomía, de espacios, mobiliario, equipamiento urbano, edificios, [y] transporte (...), así como otros servicios abiertos al público”. Asimismo, presenta una vocación de universalidad hacia las PcDF y otras personas con movilidad reducida²⁶⁰, además que, comparado con la norma local peruana, este sostiene un enfoque más preciso y ordenado.

Sobre la atención preferente para PcDF, el inciso IV) del artículo 9, relativo a los servicios prioritarios, refuerza la concepción que el servicio de transporte público constituye la “provisión de paradas, estaciones y terminales (...) accesibles de pasajeros y [además] garantía” en los parámetros de un embarque y desembarque seguro para las PcDF y los usuarios en general.

En cuanto a su capítulo X del título II, se estipula el derecho al transporte y movilidad; así, el numeral 2 del artículo 46 expone una perspectiva regulatoria en la que se “norma el otorgamiento,

²⁵⁹ FACHETTI SILVESTRE, Gilberto, Camila VILLA NOVA RAMALHO y Davi AMARAL HIBNER *La accesibilidad como un nuevo derecho de la personalidad en Brasil: el Estatuto de la Persona con Discapacidad (ley 13.146/2015) y el daño moral que surge de la inaccesibilidad* En: *Revista de Derecho PUCP* N° 80, 2018, p. 10

²⁶⁰ *Ibidem* p.17

concesión, permiso, autorización, renovación (...)” de las flotas, por lo que el rol gubernamental se vuelve esencial tanto en la prestación como en los procedimientos previos a esta.

Dicha actuación del gobierno se reafirma en el artículo 50, que señala que se debe fomentar “la fabricación de vehículos accesibles (...) con el fin de garantizar su uso”. En adición, el artículo 52 considera un acápite individual, en el que se mencionan ciertas características técnicas de este tipo de vehículos, para lo cual sugiere un esfuerzo conjunto con el sector privado.

De igual manera, la norma atiende el empleo del DU, tal como puede verse en el numeral 1 de su artículo 55, que señala su aplicación en “proyectos relacionados con el medio físico, el transporte (...), y otros servicios, equipos e instalaciones abiertos al público, para uso público”, lo cual, además, debe tomarse como “regla general”. De forma complementaria, el numeral 2 faculta que, “[en] los casos que se demuestre que el diseño universal no puede realizarse, deben adoptarse ajustes razonables”.

A ello, el artículo 60 añade algunos aspectos urbanísticos como el uso de “normas de accesibilidad previstas en la legislación y en normas técnicas”, especialmente en “los planes directores municipales, (...) de transporte y tránsito, [y] los planes de movilidad”, e incluso en los “códigos de construcción, (...) leyes de uso y ocupación de suelo y leyes de sistema vial”.

Sin duda, la norma brasileña sobre discapacidad brinda una mayor relevancia a la accesibilidad en sí, y es que esta se ha ido configurando como un derecho de la personalidad, vinculada a la capacidad plena de ejercicio de derechos hacia una vida digna²⁶¹; en consecuencia, un espacio inaccesible vulneraría la integridad de la PcDF como sujeto efectivo de derechos.

Cambiando la óptica geográfica hacia el país vecino del sur, lo primero que debemos señalar es que este cuenta con la Ley N° 20.442, la cual establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de las personas con discapacidad. Esta ley fue una respuesta a la ratificación de la CDPcD por parte del Estado chileno ²⁶² y contiene premisas interesantes en transporte y accesibilidad.

Según su artículo 28, las infraestructuras que “preste[n] un servicio a la comunidad, así como toda nueva edificación colectiva, deberán ser accesibles y utilizables en forma autovalente y sin

²⁶¹ Ibidem. p.14

²⁶² CALLE, Ana & Maggie CAMPILLAY *Transporte público inclusivo: Un derecho fundamental*. En: TAMAYO, Mauro; Álvaro BESOAIN- SALDAÑA & Jaime REBOLLEDO. (Editores) *Kinesiología y discapacidad: Perspectivas para una práctica basada en derechos*. Santiago, Chile. Universidad de Chile. 2020 p.76

dificultad” para una PcDF, lo cual incluye “las obras que el Estado o los particulares ejecuten en el espacio público (...), y los accesos a los medios de transporte público”.

En este enunciado simple se equiparan los elementos urbanístico-arquitectónicos con el servicio de transporte público, a los cuales se le exigen ciertos parámetros. Asimismo, el primer párrafo de su artículo 30, sobre el servicio de transporte, establece que “los organismos competentes del Estado deberán adoptar medidas conducentes a su adaptación e incentivar (...) adecuaciones”, lo cual debe partir de un trabajo interseccional con participación de las PcDF²⁶³.

En los siguientes párrafos de la disposición, se determinan las especificaciones de todo transporte público, su “*señalización, asientos y espacios suficientes, de fácil acceso*”, los cuales deberán ser supervisados por los ministerios de planificación y transporte. Este último será el que “fiscalizará a los operadores de transporte para que adopten las medidas y ajustes necesarios para no incurrir en prácticas discriminatorias”.

Asimismo, la norma en cuestión se apoya del Decreto N° 142. Este 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. En el artículo 1 de este, se precisa la finalidad de “asegurar a las personas con discapacidad la accesibilidad a todos los medios de transporte público de pasajeros”, con énfasis en aquellos que tengan una movilidad reducida.

Entre lo más resaltante de sus disposiciones respecto a las PcDF, el artículo 4 destaca la reserva en los vehículos de transporte público “[d]el diez por ciento de los asientos. Esto sin perjuicio de aquellos asientos que destinen a otras personas que también presenten movilidad reducida”, lo cual incluye también al sistema ferroviario, con la única salvedad es que en estos no se debe exceder la asignación de cuatro de estos espacios.

Del mismo modo, el artículo 10, sobre la ubicación de los asientos preferentes, dispone que “deberá[n] considerar su proximidad tanto a la puerta de acceso como a la de salida del vehículo”, además el piso de estos tendrá que “estar al mismo nivel que el piso del pasillo de circulación”, con la intención de evitar que los asientos no estén cerca de las ruedas del vehículo para proteger a las PcDF.

Para concluir este apartado, es necesario ahora comentar el caso del sistema colombiano de buses rápidos conocido como Transmilenio, cuyo impacto en la reforma del transporte en este país

²⁶³ Ibidem p.75

ha sido esencial para solucionar problemas de congestión vehicular, parque automotor y medio ambiente. En general, esta propuesta ha sido exitosa, a pesar que, en cierta medida, ha generado desconcierto ciudadano al no colmar las expectativas vinculadas a los aforos y la frecuencia de los traslados, entre otros inconvenientes²⁶⁴.

Debido a tales problemas, se empezó a cuestionar la inaccesibilidad del servicio, lo cual llevó a varios pronunciamientos desde la Corte Constitucional colombiana. Entre ellos destaca la Sentencia T-595/02²⁶⁵, sobre libertad de locomoción y servicios públicos, mediante la cual se revocó una decisión del Juzgado 54 Municipal de Bogotá en un proceso de tutela contra dicho servicio.

El caso en cuestión trató sobre una PcDF en silla de ruedas, quién demandó que los paraderos no estaban correctamente implementados para su uso. La Corte resolvió el caso desde diversos puntos, en los que se argumentó en favor de la accesibilidad y el derecho de locomoción:

(...) la jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción (...). Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud. [Los subrayados son nuestros]

En consecuencia, este colegiado razona que la accesibilidad está arraigada en un derecho constitucional, por la cual una PcDF ejerce facultades de igual valor que cualquier otra persona. En función a tal premisa, el subconsiderando siguiente afirma lo siguiente sobre el servicio de transporte público:

(...) en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. “(l)os derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio. [Los subrayados son nuestros]

Los argumentos de la Corte resaltan el vínculo estrecho entre la accesibilidad y el servicio de transporte público, pues ambos, en gran parte, son un elemento clave de la vida personal social

²⁶⁴GILBERT, Alan & María GARCÉS *Bogotá: progreso gobernabilidad y pobreza* Bogotá: Editorial Universidad del Rosario 2008, p.81-86

²⁶⁵ CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA *Sentencia T-595/02 Libertad de Locomoción, Servicio Público de Transporte* Consulta:15 de julio 2019: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/t-595-02.htm>

de cualquier PcDF. En línea con esto, otros pronunciamientos del colegiado han reafirmado que la deficiente prestación de este servicio vulnera su dignidad humana²⁶⁶.

Según lo visto, podemos afirmar que es alentador que la normativa y precedentes de estos países, tan cercanos a la realidad peruana, puedan abarcar, desde diversos ángulos y con la especificidad temática necesaria, la accesibilidad en el transporte público urbano. Si bien estos han podido incidir, mayormente, de forma positiva en la prestación del servicio para las PcDF, ello no descarta que tengan sus propios problemas y aspectos a mejorar en el futuro.

3.3.2.3. *Europa, el paradero lejano: España y Alemania, ejemplos de accesibilidad urbana*

Los países de la Unión Europea poseen una cultura jurídica notablemente diferente a la latinoamericana, sobre todo respecto a los derechos humanos y al vínculo de estos con la discapacidad. Es a través de su nutrida literatura y reiterados aportes a la doctrina que se ha consagrado la consigna de mejorar los servicios públicos infraestructurales en provecho para las PcDF.

El caso de España suele ser el más representativo de este progreso, ya que es una de las naciones con mejores avances, no solo en discapacidad, sino también en cuestiones de accesibilidad, ajustes razonables y DU. Este escenario ha sido producto de un largo proceso de esfuerzo normativo que ha llevado con el tiempo a su legislación actual.

Como parte de tal devenir se puede citar el Plan de Supresión de Barreras en el Transporte, de los años 80, el cual dictó diversas normas técnicas en transporte. En la década siguiente se fundó la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, mediante la cual se redactó el primer documento en discapacidad y transporte para incentivar su investigación. Más adelante, en la década del 2000, la Comunidad Europea suscribió distintos tratados para respaldar el acceso de las PcDF al entorno urbano²⁶⁷.

Estos instrumentos no solo abordaron los problemas propios del transporte público español, sino que empezaron a impulsar de manera general que el servicio sea socialmente eficiente y, por ende, que permita la igualdad de su utilización mediante un entorno e infraestructura accesibles²⁶⁸. Esto dio paso a una normativa actualizada basada en los referidos aspectos.

²⁶⁶CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA *Sentencia T-192/14 Derecho al Trabajo, a la Dignidad Humana, a la Igualdad y a la Libertad de Locomoción* Consulta:17 de julio 2019: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/t-192-14.htm>

²⁶⁷ VEGA PINDADO, Pilar y Fernando ALONSO LÓPEZ. *La accesibilidad del transporte en autobús: Diagnóstico y soluciones* Instituto de Mayores y Servicios Sociales: España. Primera Edición, 2006. p. 31-32

²⁶⁸ *Ibidem* p.29, 32-22

La norma principal a señalar es el Real Decreto 1544/2007 del 23 de noviembre, “por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad”, basada, además en los principios ya comentados, tales como la vida independiente y la accesibilidad universal, en la normalización y la transversalidad de la discapacidad²⁶⁹.

Esta norma propone características técnicas y administrativas que deben aplicar a los diferentes medios de transporte público terrestre más utilizados, como el ferroviario y el urbano. Sobre este último, en lo que respecta al autobús, el numeral 1 de su artículo 6 especifica “que las paradas existentes (...), se adaptarán a las disposiciones de las condiciones básicas de accesibilidad establecidas en el anexo V en el plazo no superior a dos años”.

En esa misma línea, el mismo artículo desarrolla la accesibilidad de ciertos elementos móviles; el sub-numeral 2.1.2, por ejemplo, detalla los atributos de las paradas y la ubicación y altura de postes y de las calzadas, entre otras descripciones técnicas que coadyuvan al acceso de las PcDF. Además, se propone una clasificación exhaustiva sobre los tipos de buses urbanos según el uso de pisos bajos, la superficie de los asientos preferentes y la habilitación de otros accesorios.

Además de este decreto, que dirige las bases técnicas para un entorno más accesible a partir del transporte urbano, se cuenta con el Real Decreto Legislativo 1/2013 o Ley General de Derechos de las Personas con discapacidad y de su inclusión social, que según el literal a) de su artículo 1, tiene como objetivo garantizar la igualdad de oportunidades y el ejercicio de derechos.

En este, resaltan los artículos 22 y 27, sobre accesibilidad y condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los medios de transporte. El numeral 1 del primero se vincula con el “derecho a vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida”; para ello, “los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal” en estos servicios y espacios.

Esta disposición hace indispensable que la prestación del servicio siga los lineamientos del DU, así como otras estrategias de accesibilidad urbana, sobre todo para evitar prácticas discriminatorias. En ese sentido, el artículo 27 propone enlazar la problemática de la inaccesibilidad del transporte con otras formas de exclusión hacia la PcDF, para lo cual el gobierno debe realizar “estudios integrales sobre la accesibilidad en los diferentes medios de transporte”.

²⁶⁹ FERNÁNDEZ-BERMEJO, Mariela *Estudio inicial del Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por lo que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad*. En: *La ciudad Accesible - Revista Científica sobre Accesibilidad* Volumen 3 N°1 2011, p.127

Aun cuando la normativa española es específicamente técnica, esto se ve superado por la legislación alemana, cuya realidad automotriz, muy diferente a la peruana, se compone de buses, trenes y ferrocarriles, entre otros, todos los cuales están unificados bajo un mismo sistema de transporte. Respecto a los asuntos legales, se observa que la norma constitucional establece que nadie debe estar en una situación de desventaja por razón de alguna discapacidad²⁷⁰.

La norma especial temática al respecto, la Ley de Igualdad de las Personas con Discapacidad, conocida localmente como BGG (*Behindertengleichstellungsgesetzes*) incide en la necesidad de nuevas tecnologías y de lograr una accesibilidad universal. Su sección 4 afirma el deber que “los medios de transporte, (...), así como otras áreas de vida diseñadas, estén libres de barreras”.

En sentido literal, la norma alemana toma como eje central el término “sin barreras”, el cual alude a la eliminación de obstáculos en diversos ámbitos sociales, así como a la provisión de elementos de uso diario para las personas con discapacidad, con la mayor facilidad posible²⁷¹. Además, destaca en esta una óptica de participación conjunta y activa entre los diferentes agentes públicos y privados.

Dentro de esta participación conjunta resalta la labor de la ADAC (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*), una de las asociaciones automovilísticas más prestigiosas, la cual estipula que una infraestructura de transporte con el menor número de barreras, que garantice los márgenes adecuados de accesibilidad y comodidad, es clave para una movilidad libre que impulse el desarrollo social²⁷².

Para lograr tales objetivos, el artículo 8 del BGG ordena que los “caminos públicos, plazas y calles, así como instalaciones de transporte de acceso público y medios de transporte público deben diseñarse sin barreras”, lo cual cae bajo la competencia de los gobiernos federales, quienes deben promover instrumentos de promoción legal del DU, tal como la Ley de Transporte de Pasajeros (PBeFG)²⁷³, donde se establecen los requisitos mínimos en accesibilidad.

Igualmente, dichas disposiciones normativas hacen una previsión sobre las futuras construcciones o infraestructuras públicas, señalando que en estas deben considerarse los criterios de accesibilidad, los ajustes razonables o los principios del DU. Para la materialización de estas

²⁷⁰ LEY FUNDAMENTAL DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA Artículo 3 [Igualdad ante la ley]

“(3) Nadie podrá ser perjudicado ni favorecido a causa de su sexo, su ascendencia, su raza, su idioma, su patria y su origen, sus creencias y sus concepciones religiosas o políticas. Nadie podrá ser perjudicado a causa de un impedimento físico o psíquico.”

²⁷¹ ADAC-ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB (Club General Automovilístico de Alemania) *Infraestructura de transporte sin Barreras*, Editorial: General German Automobile Club e.V. Hansastrasse 19, Munich, 2018, p.4 https://www.adac.de/-/media/pdf/dko/adac_bro-barrierefreie-verkehrsinfrastruktur_02-18_online-version.pdf

²⁷² Ibidem p.3

²⁷³ Ibidem p.5

previsiones, se hace uso de una normativa técnica especializada sobre planificación del transporte, tal como la DIN 18040, la cual versa sobre las edificaciones, estacionamientos y espacios de transporte público²⁷⁴.

La norma referida regula los parámetros de los sistemas de ascensores, escaleras eléctricas, pasamanos, superficies antideslizantes y rampas cuya pendiente tenga una inclinación lo más cercana al 0%²⁷⁵. El cumplimiento de estos parámetros está a cargo del Estado, lo cual demuestra una visión previsoría y reactiva, que se antepone a cualquier situación de peligro que pueda tener una PcDF en las instalaciones de los servicios de transporte.

Como complemento a este escenario, cabe señalar que uno de los medios de transporte más utilizado por la población germana es el ferroviario. Este, además de considerar las especificaciones técnicas de accesibilidad universal ya comentadas, ha establecido planes de asistencia para evitar que una PcDF tenga un eventual problema en el acceso. Estos son programados virtualmente y toman como punto de partida a las estaciones más grandes, donde existe un mayor personal de apoyo²⁷⁶.

En ese sentido, podemos concluir que son múltiples los avances y desafíos en la correcta configuración de un servicio de transporte público urbano accesible. Este requiere de consideraciones técnicas y humanas para que las PcDF sean usuarios permanentes y así obtengan oportunidades de auténtico desarrollo social y autónomo. Así, desde la perspectiva peruana, se deberían acoger gran parte de los ejemplos expuestos, materializándolo en normas técnicas y cuestiones de asistencia, entre otros puntos.

²⁷⁴ Ibidem. p.9

²⁷⁵ MINISTERIO FEDERAL DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES – COMISIONADO DE GOBIERNO FEDERAL PARA ASUNTOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD *Los derechos de los pasajeros de la UE y la situación del transporte de las personas con discapacidad en el tráfico ferroviario alemán* Berlín, Alemania 2019 p.19 Consulta:20 de julio 2020 https://www.schlichtungsstelle-bgg.de/SharedDocs/Downloads/Webs/SchliBGG/DE/AS/Tolmein-Gutachten.pdf?__blob=publicationFile&v=2

²⁷⁶ Ibidem p.16-17

CAPÍTULO 4:

BALANCE Y OPORTUNIDADES DE MEJORA HACIA UN TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ACCESIBLE

Desde cierta óptica, el problema de la inaccesibilidad en el transporte público urbano para las PcDF parece no tener una solución a corto o mediano plazo. Tras analizar sus causas técnicas y sociales -las cuales han dado lugar a una situación de discriminación estructural permanente- así como su situación normativa a nivel nacional, podemos afirmar que es realmente poco lo que se ha avanzado en movilidad y accesibilidad urbanas en nuestro país, sobre todo si se compara con el contexto de otros países cercanos.

Sin embargo, afirmar que el escenario general es completamente adverso o negativo sería desmesurado. Desde la promulgación de la Ley General, su Reglamento y las demás disposiciones complementarias, las autoridades gubernamentales han establecido una serie de medidas para aminorar las cargas que ocasiona la inaccesibilidad en el transporte público a las PcDF.

Una de las más resaltantes es el uso gratuito de este servicio público para personas con alguna discapacidad severa. Esto, no obstante, no ha obtenido los resultados deseados, e incluso ha terminado originando mayores inconvenientes entre los mismos miembros de esta población. Como respuesta, algunos gobiernos locales distritales han impulsado programas de movilidad accesible para favorecer a sus vecinos adultos mayores y a las PcDF, logrando estándares significativos de inclusión y accesibilidad.

En cuanto al sector privado, la tecnología ha sido un aliado importante para asegurar la movilidad en el transporte para las PcDF. Por ejemplo, el uso masificado de los taxis por aplicativo ha brindado cierta comodidad y seguridad a estas personas, aunque no sean vehículos completamente accesibles. Por tal razón ciertas empresas han visto, en esta situación, una oportunidad no solo de negocio, sino también de apoyo social, por lo que establecieron un mercado de transporte accesible.

Dentro de estas consideraciones, es oportuno también abordar la labor que viene desempeñando la ATU respecto a sus competencias en el transporte público urbano de Lima Metropolitana. Dicha entidad, creada como un ente regulador para conducir a una mejora sustancial del servicio, debe ser un aliado estratégico a favor de las necesidades de movilidad de las PcDF.

4.1. Iniciativas desde el sector público y privado sobre accesibilidad en el transporte urbano

Las autoridades, tanto a nivel del gobierno central como a nivel subnacional, son conscientes de la inaccesibilidad de gran parte del transporte público para las PcDF, no solo en Lima Metropolitana, sino también en varias regiones del país. Por lo tanto, estas han buscado diferentes formas de mitigar sus consecuencias, desde iniciativas legislativas hasta propuestas técnicas inviables, pero ninguna ha tenido un horizonte claro, dado que no ha vislumbrado las cuestiones de fondo.

4.1.1. Propuestas de mejora en el servicio de transporte desde la ley y la gestión pública municipal

En las siguientes páginas, comentaremos los puntos más relevantes de la mejora en el acceso al transporte público para las personas con discapacidad, así como las iniciativas de diferentes distritos de la capital en favor de las PcDF y su accesibilidad urbana.

4.1.1.1. Acceso libre al transporte urbano para personas con discapacidad severa

Como una forma de optimizar la calidad del servicio mediante modificaciones normativas, se aprobó la Ley N° 30412, ley que modifica el artículo 20 de la Ley N° 29973, disponiendo el pase libre en el servicio de transporte público terrestre para las personas con discapacidad severa. Esta fue impulsada como una iniciativa legislativa por el excongresista con discapacidad, Giancarlo Vacchelli²⁷⁷.

Esta norma tenía la finalidad, o intención, de igualar la situación nacional a la de algunos países donde el Estado subvenciona este servicio. Así, se añadió un cuarto numeral al artículo 20 de la Ley General, el cual establece que las personas con discapacidad severa inscritas en el registro de CONADIS “tienen el pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano”.

Más adelante, esta se implementa dentro del Reglamento mediante el Decreto Supremo N° 003-2017-MIMP²⁷⁸, que incluye el subnumeral 3.35-A, sobre el Servicio de Transporte Público Terrestre urbano e interurbano. Aquí se especifican las condiciones de tal beneficio, tales como el hecho de contar con el carné amarillo de discapacidad severa emitido por CONADIS.

²⁷⁷ RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ *Vacchelli promueve pasaje gratuito para personas con discapacidad severa* Lima, 2015 Consulta: 18 de octubre 2019 <https://rpp.pe/lima/actualidad/vacchelli-promueve-pasaje-gratuito-para-personas-con-discapacidad-severa-noticia-827830>

²⁷⁸ DECRETO SUPREMO N°003-2017-MIMP Modifican el Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, que viabiliza el pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano para las personas con discapacidad severa

Esta disposición no hubiera conllevado a ninguna dificultad, de no haber incorporado el elemento conceptual de la severidad, que no está precisado en la legislación nacional del tema. El CONADIS, tratándole de dotar algo de contenido, esbozó una definición de discapacidad severa, relacionándola con la dependencia y el uso continuo de elementos de apoyo²⁷⁹.

Además, el procedimiento para obtenerlo demanda un engorroso trámite de certificación, que inicia con una evaluación médica para determinar el grado de discapacidad y culmina con la expedición del referido documento. Sin embargo, al margen de los impases burocráticos que padecen las PcDF para su obtención, lo más preocupante son las actitudes segregadoras que advirtieron las organizaciones de personas con discapacidad en la aplicación de esta normativa.

Esto fue discutido en diversos foros de representación, como el Informe Alternativo sobre el cumplimiento de la CDPcD, impulsado por la ONU, en el que representantes de personas con discapacidad cuestionaron la causalidad de la norma, pues beneficiaba a un grupo de personas con discapacidad sobre otro, con iguales derechos, sin una justificación jurídicamente válida.

En la actualidad, esta normativa sigue siendo materia de discrepancia y molestia por parte de las PcDF, sobre todo porque es incumplida constantemente por los mismos operadores del servicio. Este incumplimiento se muestra no solo en su comportamiento hostil, sino en la propia inaccesibilidad de los medios de transporte que la vuelve, fácticamente, inaplicable. De la misma manera, presenta problemas en su fiscalización y posterior sanción; por ende, no ha representado un verdadero cambio para esta población.

4.1.1.2. Movilidad e inclusión desde la municipalidad: las experiencias en San Borja, San Isidro y Miraflores

Un panorama medianamente distinto puede observarse en ciertos gobiernos distritales de Lima Metropolitana, los cuales han tomado medidas a través de sus programas sociales para lograr una mejor inclusión de los sectores vulnerables, como los adultos mayores y las PcDF. Uno de los primeros distritos en concretar estas propuestas fue la Municipalidad de San Borja, durante el primer periodo del alcalde Marco Álvarez en el año 2013.

En este distrito, el Taxi Municipal Especial (TAMES) fue lanzado, inicialmente, como un proyecto piloto sobre innovación y movilidad, orientado a personas con movilidad reducida y con tarifas sociales de entre 10 a 20 soles. Con el tiempo, ha llegado a inscribir a más de 400 usuarios en el

²⁷⁹ PORTAL INSTITUCIONAL DEL ESTADO PERUANO Consulta: 19 de octubre 2018 <https://www.gob.pe/1056-diferencias-entre-discapacidad-y-discapacidad-severa>

registro especial de su OMAPED, empleando una minivan adaptada con rampas y ganchos. Los vecinos están facultados a solicitar el servicio con 48 horas de antelación, cuyos viajes son monitoreados por el mismo municipio.

A pesar de la dificultad de solo contar con un vehículo y dos choferes para cubrir un horario de más de 12 horas, de lunes a sábado, su desempeño ha sido reconocido en el Concurso de las 5 Prácticas Innovadoras en la XXIII Conferencia Interamericana de Alcaldes y Autoridades Locales y el Premio Latinoamericano al Buen Gobierno Municipal de la XI Cumbre Hemisférica de Alcaldes²⁸⁰.

Otro tipo de iniciativa local puede observarse en la Municipalidad de San Isidro, que desde setiembre del 2018 emprendió el programa Mi Bus. Este es un servicio de transporte gratuito que opera con el primer autobús eléctrico de Lima, gracias al apoyo de la empresa energética ENGIE²⁸¹. Con un total de 32 asientos, una rampa especial, espacios reservados y paraderos debidamente señalizados, este servicio ha sido pionero en brindar un transporte sustentablemente accesible.

Respecto a su funcionamiento, este se encuentra a disposición de los residentes del distrito, así como del público en general, con dos rutas en el horario de lunes a sábado, de 7am a 6:30pm. El autobús moviliza un promedio diario de 800 mil personas, incluidas PcDF. Además, los choferes y el personal involucrado se encuentran capacitados para cumplir roles de apoyo.

Al ser un servicio muy distinto al de San Borja, pues se trata de uno de traslado masivo, este ha logrado combinar aspectos ecológicos y de accesibilidad urbana. Esto proviene de una considerable política municipal en la que se han priorizado diferentes medios de movilidad, teniendo como centro al peatón ciudadano y, sobre todo, al de características vulnerables.

Por último, la Municipalidad de Miraflores, a inicios del 2019, inauguró el servicio Bus Inclusivo, dirigido a adultos mayores, PcDF y otros vecinos con movilidad reducida o con algún problema de locomoción temporal. A pesar de ser parecido al servicio de San Isidro, este se diferencia por la incorporación de una plataforma eléctrica que permite el abordaje de personas usuarias de sillas de ruedas. Cuenta con 27 asientos, así como con espacios preferentes espaciados y opera diariamente desde las 8am hasta las 2pm bajo una tarifa social; además, tiene paraderos en los

²⁸⁰EL COMERCIO *San Borja recibe distinción por servicio de taxi para personas con discapacidad*, 2017 Consulta: 15 de noviembre 2018 <https://elcomercio.pe/lima/transporte/san-borja-recibe-distincion-implementacion-taxi-personas-discapacidad-435576-noticia/>

²⁸¹ PORTAL DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO *Pusimos en funcionamiento el primer bus eléctrico del país*, 2018 Consulta: 10 de febrero 2019 <http://msi.gob.pe/portal/2018/09/24/pusimos-en-funcionamiento-el-primer-bus-electrico-del-pais/>

Centros Integrales del Adulto Mayor (CIAM) y en lugares turísticos como la Huaca Pucllana²⁸² incentivando el derecho a la recreación y cultura de su comunidad vecinal.

La prestación de estos servicios ha generado una serie de propuestas para que las PcDF disfruten de una amplia accesibilidad urbana a través del transporte; además, ha incentivado a que el sector privado pueda tomar la posta con opciones innovadoras.

4.1.2. La empresa privada y la accesibilidad del transporte: entre la tecnología y los emprendimientos

Generalmente, cuando se habla del transporte público y del sector privado, lo primero en que se suele pensar es en el servicio concesionado y en los servicios particulares de taxi, dado que son los medios de transporte urbano más notorios en Lima Metropolitana. Estos, además, son los utilizados con mayor frecuencia por las PcDF, tal como lo hemos señalado.

Sin embargo, el avance de la tecnología está en un nivel tan alto que es posible encontrar algunos servicios digitales que han incidido en la movilidad urbana. Ante la necesidad de mejorar el alicaído sistema de transporte público, se han generado nuevas modalidades de traslado; por ejemplo, los denominados taxis por aplicación se han convertido en una opción predilecta por diferentes usuarios, incluidas las PcDF, quienes se han beneficiado de sus características.

De manera complementaria, también se ha reflexionado sobre si la empresa privada debe tener la responsabilidad de mejorar la accesibilidad y la movilidad urbana de estas personas. Ante esta interrogante, han surgido algunos proyectos que han visto en esta demanda poblacional una oportunidad de negocio y han buscado ofrecer un servicio basado en transporte accesible adaptado.

4.1.2.1. *Las PcDF y su utilización de los taxis por aplicación*

El servicio de taxis por aplicación permite solicitar un vehículo, en pocos minutos y con determinadas características, a través de cualquier dispositivo móvil (Smartphone, Tablet u otros), y cuyo empleo flexible se ha ganado varios usuarios, entre las cuales destacan las PcDF. En este apartado nos preguntaremos si en verdad este servicio es óptimo para la movilidad de esta población.

²⁸² PORTAL DE LA MUNICIPALIDAD DE MIRAFLORES *Municipalidad de Miraflores puso en marcha el bus inclusivo.*
Consulta: 20 de marzo 2019 https://www.miraflores.gob.pe/municipalidad_miraflores_puso_marcha_bus_inclusivo/

La respuesta sería relativamente positiva ya que, si se toma como precedente lo expuesto por el grupo de PcDF participante de la actividad realizada para esta investigación, se llegaría a la conclusión que este servicio no es completamente accesible y que la principal decisión para optar por su uso obedece a que brinda una mayor seguridad para realizar actividades cotidianas, ante la inaccesibilidad del transporte masivo.

Asimismo, otro de sus incentivos de uso está en que una persona en silla de ruedas o muletas puede elegir trasladarse en una camioneta, la cual fue ideada para traslados grupales, pero suele ser solicitada por PcDF, adultos mayores y usuarios con otras necesidades específicas. Aún sin contar con mecanismos especiales accesibles, ello se compensa con la amplitud de espacio, así como la buena atención recibida por los conductores.

Estos servicios suelen ofrecer la tranquilidad en el trasbordo y un trato, generalmente, afable del personal, quien está medianamente capacitado para apoyar ante cualquier contingencia que pueda tener el pasajero. Por tales razones, las empresas del sector llegaron a advertir la problemática que atravesaba esta población, así como la diversidad de sus clientes frecuentes.

Conscientes de ello, la compañía Beat, a mediados del 2016, implementó una opción vehicular dirigida especialmente para PcDF, en la que podían solicitar y acceder, con mayor facilidad y rapidez, a vehículos más amplios y seguros²⁸³. Lamentablemente y a pesar de la buena recepción, este fue desactivado a los pocos meses sin una razón aparente, complicando de nuevo la movilidad urbana de aquellos usuarios que se acostumbraron a su uso diario.

Esta decisión fue aún más incomprensible al verificar que, en otros países, corporaciones como Cabify²⁸⁴ o Uber²⁸⁵, han implementado tal servicio, incluso a través de vehículos adaptados a necesidades de accesibilidad universal. Así, ante la notoria urgencia de un transporte con dichas características, la filial peruana de una de estas optó por traer tal servicio a la ciudad de Lima.

De modo que Uber-Perú implementó esta opción de traslado mediante camionetas y/o minivan²⁸⁶, convirtiéndose en un medio alternativo de movilidad para las PcDF. A pesar de su

²⁸³ ATV – PORTAL DE NOTICIAS *Servicio de taxis implementa opción para discapacitados* 12 de mayo 2016 Consulta:01 de agosto 2018 <https://www.atv.pe/noticia/servicio-de-taxis-implementa-opcion-para-discapacitados>

²⁸⁴ PORTAL CABIFY ESPAÑA *¿Qué es Access Taxi* Consulta:15 de octubre 2018 <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115004335229--Qu%C3%A9-es-Cabify-Access->

²⁸⁵ PORTAL UBER CHILE *Uber ACCESS llegó a Chile* 12 de agosto de 2018 Consulta:15 de octubre 2018 <https://www.uber.com/es-CL/blog/santiago/uberaccess-chile/>

²⁸⁶ PORTAL UBER PERÚ – UBERBLOG *Uber VAN llegó a Lima* 05 de abril de 2017 Consulta:01 de octubre 2018: <https://www.uber.com/es-PE/blog/lima/ubervan-llego-a-lima/>

elevado costo y de no contar con los implementos accesibles que sí poseen sus contrapartes regionales, este servicio es mucho más eficiente frente al sistema convencional de transporte.

De cualquier forma, los taxis por aplicación se han vuelto una opción importante de movilización, a tal punto que han dado lugar a otro tipo de servicio en el que se ha priorizado la adaptación vehicular.

4.1.2.2. *Iniciativas de cambio desde la innovación: la experiencia del transporte adaptado*

Frente a la situación de discriminación y hostilidad que sufren continuamente las PcDF en el transporte público urbano, cierto número de empresas y organizaciones con visión social han ideado un medio de movilidad cuya particularidad es el uso de vehículos amplios con rampas y sistemas de anclaje incorporados. Esto permite trasladar en ellos a una PcDF y su acompañante o apoyo personal, con todas las comodidades necesarias.

Esto ha sido denominado transporte accesible o adaptado, y es ofertado por empresas y organizaciones de distinta magnitud. Algunas de estas han surgido tras haber sido testigo de la prestación de este tipo de servicios en el extranjero, mediante vehículos con tales características, como lo es el caso de Antachi Perú²⁸⁷.

Esta compañía está dirigida por Luis Cáceda, exconductor de Taxi Seguro, quien decidió, ante la falta de oportunidades laborales y luego de una estancia larga en los Estados Unidos entre los años 2010 y 2015, adquirir una *coaster* china, implementarle una rampa mecánica y una estructura de ganchos metálicos para silla de ruedas, iniciando operaciones a finales de ese último año.

Tras algunas dificultades y con tres competidores ya establecidos en el mercado, este emprendimiento empezó a ganar tanto clientes como experiencia en temas de accesibilidad y, con ello, a concientizarse de las escasas oportunidades de desarrollo que puede tener una PcDF dentro de una ciudad normalmente inaccesible y adversa a sus intereses.

Es por ello que este servicio no se concibe como un taxi tradicional, sino como una suerte de servicio *remisse*, pues cuenta con una variada cartera de clientes que confían en el trato respetuoso y personalizado que les brinda. Igualmente, las tarifas mínimas no sobrepasan los 50 soles. El servicio puede ser utilizado ampliamente, logrando movilizar a PcDF tanto para citas médicas cercanas como para días de recreación en algunas playas o clubes zonales alejados.

²⁸⁷ Apéndice E: Entrevista a Luis Cáceda Rojas-Gerente General ANTACHI PERÚ realizada el 01 de octubre de 2018

Aun con las limitaciones de ser un negocio emergente que solo cuenta con una sola unidad de traslado, Antachi Perú ha podido ayudar a decenas de PcDF en un espacio donde no existe una cultura real de movilidad accesible. Esto demuestra la existencia de una toma de conciencia colectiva que debería ser recogida y regulada por el Estado, con el fin de efectivizar sus labores.

Por otro lado, existen organizaciones mucho más consolidadas, tal como el caso de Accesible²⁸⁸, la cual ha sido una de las primeras empresas peruanas formalmente constituidas en este rubro. Su fundadora, la ingeniera Liz Zúñiga, ha buscado, bajo la consigna de aplicar lo trabajado en el área de proyectos tecnológicos de la Fundación ONCE de Madrid, atender a las dificultades de las PcDF, teniendo como uno de sus motivantes a un compañero con movilidad reducida.

Tras regresar al Perú, ella decidió elaborar, junto a un grupo de profesionales, un proyecto fundamentado en las nuevas tecnologías. Aun sabiendo que tendrían grandes limitantes para prestar un servicio de movilidad como el español, este grupo efectuó las implementaciones necesarias para lograr una experiencia lo más gratificadamente posible para dicha población.

Esto hizo que Accesible se convirtiera en una alternativa de traslado que brinda un poco de alivio a los inconvenientes de movilidad de las PcDF, buscando diferenciarse de los servicios tradicionales de taxi. Por medio de su diverso *staff* de profesionales en diferentes áreas, esta empresa ha asumido un compromiso efectivo con la discapacidad y la accesibilidad universal.

Como una reflexión interesante, podemos concordar con la ingeniera Zúñiga en que mientras no existan planes de mejora urbana medibles, con plazos razonables y, sobre todo, viablemente ejecutables, tan solo se continuará subsanando las imperfecciones de una manera aislada y sin coordinación o apoyo de los gobiernos locales y el gobierno central.

Estas dos iniciativas tienen el mismo objetivo de trasladar a las PcDF y mejorar la accesibilidad urbana, aunque presentan características diferenciadas. Esto indica que existen ánimos de mejora en este escenario, y si bien estas iniciativas no buscan sustituir al transporte público urbano, probablemente ambos métodos podrían, mediante una reforma eficaz, coexistir bajo un sistema multimodal, pudiendo ser replicadas e incluso mejoradas con la participación de entes especializados como la ATU.

²⁸⁸ Apéndice F: Entrevista virtual a la ingeniera Liz Zúñiga Robles – Fundadora de ACCESIBLE, realizada 18 de octubre de 2018

4.2. Autoridad de Transporte Urbano (ATU): un paradero de oportunidades para la inclusión y la accesibilidad universal

Los esfuerzos por optimizar la movilidad urbana de las PcDF deben estar condicionados a que los elementos del servicio de transporte público satisfagan las demandas de dicha población. No obstante, la escasa información estadística sobre el tema y el limitado avance de estudios sobre la diversidad funcional lo convierten en una tarea muy difícil.

Una vez que hubo finalizado el extenso y complicado periodo en el que la Municipalidad de Lima Metropolitana era la responsable del transporte público urbano, existían expectativas por un cambio de dirección del gobierno central. Esta idea tomó mucha más fuerza tras el mensaje presidencial del 2017 del expresidente Pedro Pablo Kuczynski, en el que se presentó un proyecto de ley mediante el cual se crearía un ente autónomo encargado del transporte en Lima y Callao.

Aunque el proyecto presidencial suscitó la satisfacción de varios actores involucrados en el transporte público, pues suponía un avance del sector, este también despertó cierta desconfianza entre los mismos, ya que su implementación podría provocar un conflicto de competencias en planificación urbanística. Con ello, además, se podría estar obrando de manera inconstitucional, motivo por el cual se generaron como respuesta una serie de reformulaciones en relación a lo establecido por la Ley Orgánica de Municipalidades en materia de transporte²⁸⁹.

De manera que, a finales del 2018, tras las modificaciones sugeridas, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Ley N° 30900 - Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la cual, además de sus disposiciones funcionales y organizacionales, resalta la restitución del transporte terrestre como servicio público general.

4.2.1. La actuación de la ATU como un rumbo a la accesibilidad en el transporte público urbano

Según el urbanista Angus Laurie, más que complicar el ejercicio de las competencias de los gobiernos locales, de acuerdo al artículo 195 de la Constitución, la ATU es un articulador de coordinación entre los diferentes elementos de transporte público urbano²⁹⁰ cuyo fin, según el artículo 3 de la Ley N° 30900, es “organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de

²⁸⁹ COMISIÓN DE DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO *Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1719/2017-PE, 246/2016-CR y 428/2016-CR que propone una ley que crea la Autoridad de transporte Urbano para Lima y Callao* Consulta:01 de Octubre 2018 http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/01719DC08MAY20180111.pdf

²⁹⁰ LAURIE, Angus *La ATU: es ahora el momento* [OPINIÓN]. El Comercio. Lima, 27 de mayo del 2018. Consulta:01 de octubre 2018 <https://elcomercio.pe/lima/atu-momento-transporte-opinion-noticia-522976>

Transporte (...), el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones”.

En tal sentido, las acciones de la ATU se centran en el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), el cual, acorde al objetivo central de la Ley N° 30900, tiene como fin “garantizar las necesidades de traslado de los pobladores en las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura”, tal como está establecido en su primer artículo.

Respecto a sus funciones, estas se dividen en dos grupos, las principales y las complementarias, estipuladas respectivamente en los artículos 6 y 7 de dicha ley. Del primer grupo, el literal a) resalta la función de aprobar las normas regulatorias en gestión y fiscalización de servicios de transporte terrestre, además de velar por el cumplimiento de las condiciones de acceso y operación tanto del personal involucrado como de los vehículos destinados a su prestación.

En cuanto a aquellas funciones con relevancia para la accesibilidad de las PcDF dentro del servicio de transporte, lo primero que cabe mencionar es que estas no figuran de forma explícita en la ley; sin embargo, se encuentran de manera implícita en los literales c) y d) del artículo 6 sobre la aprobación de un Plan de Movilidad Urbana, por el que se deben integrar los medios multimodales de transporte, así como desarrollar lineamientos y políticas que prioricen una movilidad sostenible mediante vehículos accesibles.

Adicionalmente, la ATU debe promover, formular, estructurar y ejecutar, de forma general, los procesos de inversión pública para edificar y operar la infraestructura vial según su literal f). Una accesibilidad eficiente requiere de buenos índices de calidad; por ello, su literal n) prevé las responsabilidades de supervisión, tomando como punto de partida las necesidades del usuario, el cual tiene injerencia fundamental en la generación de la accesibilidad universal en flotas y estaciones.

Respecto a las funciones complementarias, destacamos lo referente a la gestión de infraestructura de su literal b), que señala que la ATU debe emitir su opinión técnica vinculante en la evaluación de proyectos infraestructurales, acorde con las ideas de ciudad y movilidad. Ello constituye un gran aporte a la accesibilidad en el transporte a partir de los principios del DU en normas técnicas.

En cuanto al aspecto organizacional, el artículo 14 establece la conformación de una Comisión Consultiva por parte de organizaciones de usuarios, representantes gremiales del transporte terrestre e instituciones académicas. Esto ofrece la posibilidad de crear un espacio ideal para que organizaciones de PcDF expongan sus inquietudes y propuestas de mejora, sobre todo si esto

también es avalado por los mecanismos de participación ciudadana que se proponen en el artículo siguiente.

De la misma manera, el Decreto Supremo N° 003-2019-MTC y la Resolución Ministerial N° 090-2019 MTC/01 aprobaron el ROF de la ATU²⁹¹. Mediante este, se establecen órganos de línea con relevancia para la accesibilidad, tales como la Dirección de Infraestructura y la Dirección de Supervisión de Proyectos, cuyas funciones se señalan en los artículos 43 y 45.

Del primero de estos artículos, sobresalen los literales a) y c), que tratan sobre la formulación, evaluación y ejecución de actividades orientadas a desarrollar una infraestructura en transporte, de corte complementario. Además, estos proponen la elaboración de planes de obras infraestructurales según las políticas sectoriales. Tales competencias podrían ser útiles en la configuración de estaciones y paraderos accesibles.

En relación al segundo, sus literales c) y d) determinan la supervisión del cumplimiento normativo-técnico en gestión y calidad de la infraestructura de los servicios principales y complementarios del transporte, en coordinación con la Dirección de Infraestructura. Por ende, según estos artículos, estos órganos tienen una participación significativa en la mejora de los índices de accesibilidad.

Como última normativa promulgada, el Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, que aprobó al Reglamento de la Ley N° 30900, tiene por objetivo, según su artículo 2, “desarrollar las competencias y funciones generales otorgadas a la ATU, del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT), así como los servicios complementarios”.

A ello se suman ciertas disposiciones abocadas directamente a la temática de discapacidad, como el artículo 4, que considera en su numeral 9 el principio del SIT de movilidad segura e inclusiva, en relación a la prestación del servicio de transporte, que considera a las PcDF, personas con discapacidad en general y mujeres, entre otros grupos vulnerables.

Dicho principio tiene una conexión con el de jerarquía de la movilidad, el cual, según su numeral 12, ordena dar “trato preferencial a los modos de transporte eficientes, privilegiando modalidades no motorizadas y los modos de transporte masivo”. En ese aspecto, ambos preceptos conjugan una propuesta de accesibilidad urbana y sostenible para este servicio público.

²⁹¹ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES *Decreto Supremo que aprueba la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao* Consulta:15 de diciembre 2019 https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1585116/ROF_ATU.pdf.pdf?v=1611695364

La segunda referencia específica a este tema se ubica en el apartado de definiciones del artículo 6, en el que se define la accesibilidad en transportes como la “facilidad para el acceso a los servicios de transporte terrestre de personas para la población, y de forma referencial a (...) personas con discapacidad”, concluyendo que la ATU tiene como objetivo que todo medio de movilidad urbana sea verdaderamente accesible para toda la población.

Para finalizar este apartado, también debemos destacar el Plan de Movilidad Urbana y el Plan Maestro de Transporte, sobre movilidad sostenible y los problemas del transporte, que se proponen en el capítulo V. En conjunción a esto, el numeral 33.2 del artículo 33 añade la actuación de la ATU para impulsar estrategias de priorización a la multimodalidad y accesibilidad del servicio.

A pesar de las políticas presentadas en el capítulo anterior, así como las funciones generales precisadas en esta norma reglamentaria, es posible argumentar que hubiese sido mucho más efectivo abordar un plan especial para tratar la situación de accesibilidad en el transporte público urbano para PcDF y otros colectivos desventajados, con el propósito de visualizar su problemática.

Con un poco más de tres años en funciones, todavía es posible observar ciertos obstáculos en la comprensión de la accesibilidad universal dentro de los medios de transporte público. La ATU podría caer en un círculo vicioso al favorecer solamente los aspectos viales y de tránsito; sin embargo, se debe reconocer el esfuerzo que hace para concientizar a los operadores, mediante capacitaciones, sobre algunas complicaciones de las PcDF en el servicio.

A modo de cierre, no se debe olvidar que estamos ante una situación estructural que requiere reformas concretas en la que intervengan varios actores sociales; por ello, se espera que estas páginas hayan servido para comprender la importancia del servicio de transporte público urbano desde la perspectiva del derecho a la accesibilidad, sin distinción alguna.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

Tras analizar la compleja situación de discriminación estructural que atraviesan las PcDF a consecuencia de la inaccesibilidad en los servicios de transporte público urbano, es posible llegar a las siguientes conclusiones:

1. La inaccesibilidad en gran parte de los servicios de transporte público urbano de Lima Metropolitana, en especial de los medios convencionales, responde no solo a fallas técnicas involuntarias o a la negligencia de sus responsables, sino también a cuestiones sociales basadas en prejuicios contra las PcDF, que configuran una arraigada discriminación estructural. Esta, incluso, fomenta ciertas formas de marginación indirecta y acumulada.
2. En algunos de los medios del transporte público concesionado, como el Metropolitano o la Línea 1 del Metro de Lima, subsisten actitudes discriminatorias, a pesar que estas poseen una cantidad considerable de complementos que promueven la accesibilidad de las PcDF. Estas se dan sobre todo por parte del personal de atención y responden a una concepción errónea sobre la incapacidad de estas personas para ser usuarios del servicio.
3. En tal sentido, las implicancias de la inaccesibilidad en el transporte público urbano, como forma de discriminación estructural, vulneran un conjunto de potestades de las PcDF, afectando sus derechos de accesibilidad y movilidad urbana. Esta situación se complica más al advertir que esta exclusión es normalizada e institucionalizada en ámbitos relevantes.
4. A estas afectaciones contra las PcDF, se añaden otras vinculadas a las facultades fundamentales como el trabajar, estudiar, acudir a una cita médica o hasta para tener momentos de ocio y recreación. Estas actividades no pueden efectuarse correctamente sin un sistema de transporte público accesible que les permita participar activamente de la vida urbana.
5. Por otro lado, los problemas de inaccesibilidad en el transporte público urbano son infraestructurales y sociales, constituidos por la ausencia de rampas y elevadores en los vehículos y estaciones, así como por el trato peyorativo que las PcDF reciben de cobradores y/o conductores. No obstante, debido a cuestiones económicas, la mayoría de estas personas sigue optando por utilizar el referido servicio público.
6. La accesibilidad posee una dimensión doble, como derecho subjetivo y principio jurídico, presente en políticas, lineamientos y normas, por lo que procura garantizar un desarrollo

integral para las PcDF. En función a esta característica, esta se vale de herramientas como los ajustes razonables y los principios del diseño universal, por lo que la cohesión de ambas permite establecer estrategias de movilidad urbana como el Desarrollo Orientado al Transporte.

7. De ello se deriva que los conceptos de accesibilidad y movilidad están interconectados bajo los preceptos del urbanismo, los cuales lograrían concretarse mediante el correcto desarrollo de un derecho a la ciudad. Gracias a este, las PcDF podrían participar activamente en sus espacios, así como en la gestión de los mismos.
8. Ahora bien, resulta innegable el avance de la normativa nacional en discapacidad; no obstante, este avance no termina por establecer un nexo con los aspectos urbanos relevantes para el transporte público. Este punto es aún más notorio al observar que países cercanos al Perú han manejado mejor el servicio en favor de las PcDF, gracias a normas más técnicas y específicas.
9. En última instancia, para mejorar la accesibilidad del transporte público urbano y, por ende, la movilidad urbana de las PcDF, es inaplazable que el sector público y privado realicen actuaciones coordinadas que contribuyan a concretar un adecuado sistema de transporte integrado que sea accesible e inclusivo para todo tipo de usuario.
10. De forma general, se comprueba nuestra hipótesis sobre el hecho que las PcDF sufren de discriminación estructural en el servicio de transporte público urbano en Lima Metropolitana, a causa de la inaccesibilidad dentro del mismo y con ello se vulneran sus derechos de independencia y autonomía personales, así como otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la igualdad de oportunidades.

Adicionalmente a las conclusiones expuestas, se proponen las siguientes recomendaciones:

1. Ante los diversos problemas que tienen las PcDF en el transporte público urbano, es necesario plantear operaciones concretas para lo cual se requiere de información actualizada. En ese sentido, urge preparar una segunda ENEDIS en la que se preste mayor atención a los temas de movilidad, urbanismo y transporte para poder contemplar mejor el panorama de la accesibilidad.
2. Desde una perspectiva social, los temas sobre discapacidad y accesibilidad, así como la implementación de sus herramientas y políticas, deben focalizarse en espacios académicos y

culturales de forma temprana y extendida. Así, la sociedad podría comprender las ideas básicas de la diversidad funcional y todas sus implicancias dentro de los espacios urbanos.

3. En el aspecto normativo, es necesario modificar y replantear ciertos puntos de las normas sobre accesibilidad urbana, transporte y discapacidad, con el objetivo de vincularlas a las ideas del derecho a la ciudad y el DU. Por ende, los gobiernos locales, a través de sus OMAPED, deben actualizarse para dar alternativas de solución a los problemas de inaccesibilidad.
4. A partir de esta óptica, estas dependencias deben apoyar a que los proyectos sobre infraestructura urbana y de transporte atraviesen por un adecuado proceso de consulta en la que participen activamente las PcDF, para así ofrecer mejoras de acuerdo a sus necesidades.



BIBLIOGRAFÍA

LEGISLACIÓN CONSULTADA

a) Ámbito Nacional

Normas

- Constitución Política del Perú, 29 de diciembre de 1993
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA
 - (2021) *Ley N° 31313 – Ley de Desarrollo Urbano*. Lima, 23 de julio
 - (2018) *Ley N° 30900 - Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*. Lima, 27 de diciembre
 - (2017) *Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1719/2017-PE, 246/2016-CR y 428/2016-CR que propone una ley que crea la Autoridad de transporte Urbano para Lima y Callao*. Lima, 13 de diciembre.
Consulta: 01 de Octubre 2018
http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictamenes/Proyectos_de_Ley/01719DC08MAY20180111.pdf
 - (2015) *Ley 30412 - Ley que modifica el artículo 20 de la ley 29973, ley general de la persona con discapacidad, disponiendo el pase libre en el servicio de transporte público terrestre para las personas con discapacidad severa*. Lima, 22 de diciembre
 - (2012) *Ley N° 29973 - Ley General de la Persona con Discapacidad*. Lima, 13 de diciembre
 - (2023) *Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades*. Lima 26 de mayo
 - (1998) *Ley 27050 – Ley General de la Persona con Discapacidad*. Lima, 18 de diciembre – Derogado
- MINISTERIO DE LA MUJER Y POBLACIONES VULNERABLES
 - (2019) *Decreto Supremo N° 016-2019-MIMP - Reglamento que regula el otorgamiento de ajustes razonables, designación de apoyos e implementación de salvaguardias para el ejercicio de la capacidad jurídica en las personas con discapacidad*. Lima, 23 de agosto
 - (2021) *Decreto Supremo N° 007-2021-MIMP que aprueba Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030*. Lima, 04 de junio
 - (2017) *Decreto Supremo N° 003-2017-MIMP Modifican el Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, que viabiliza el pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano para las personas con discapacidad severa*. Lima, 25 de abril
 - (2014) *Decreto Supremo N° 002-2014-MIMP, Reglamento de la Ley General de la Persona con Discapacidad*. Lima, 07 de abril
 - (2000) *Decreto Supremo N° 003-2000-PROMUDEH- Reglamento de Ley 27050*. Lima 04 de abril – Derogado
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
 - (2019) *Decreto Supremo N° 005-2019-MTC que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)*. Lima, 7 de marzo

Consulta el 15 de diciembre de 2019
<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-reglamento-de-la-ley-n-30900-decreto-supremo-n-005-2019-mtc-1747891-2/>

- (2019) *Decreto Supremo N°012-2019-MTC que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano*. Lima, 9 de abril
- (2019) *Resolución Ministerial N°090-2019-MTC/01 que aprueba la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*, Lima 13 de febrero
- (2019) *Decreto Supremo N°003-2019-MTC que aprueba la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*, Lima, 8 de febrero Consulta el 15 de diciembre de 2019
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1585116/ROF_ATU.pdf.pdf?v=1611695364

- **MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO**

- (2021) *Decreto Supremo N°012-2021-VIVIENDA que aprueba la Política Nacional de Vivienda y Urbanismo, con horizonte temporal al 2030*. Lima, 14 de julio
- (2018) *Decreto Supremo N°012-2018-VIVIENDA que aprueba el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023*. Lima 05 de agosto

- **MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA**

- (2019) *Ordenanza Municipal N°2208-MML que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad de Lima Metropolitana*. Lima, 20 de diciembre
- (2019) *Resolución de Gerencia N°105-2019-MML/GTU que dispone medidas adicionales para la aplicación de la Ordenanza N°2164*. Lima, 20 de agosto
- (2019) *Ordenanza Municipal N°2164-MML que establece restricciones al tránsito vehicular en vías del área metropolitana*. Lima, 19 de julio
- (2012) *Ordenanza Municipal N° 1599 MML que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana*. Lima, 17 de abril

- **PODER EJECUTIVO**

- (2018) *Decreto Legislativo N°1384 que reconoce y regula la capacidad jurídica de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones*. Lima, 03 de setiembre

Jurisprudencia y Resoluciones

- **TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ**

- (2016) *EXP 03228-2012-PA/TC LIMA - CARMEN CRISTINA CHÁVEZ CABRERA*. Lima, 10 de mayo <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2016/03228-2012-AA.pdf>
- (2014) *EXP 02437 2013-PA,'TC LIMA - JANE MARGARITA CÓSAR CAMACHO Y OTROS*. Lima, 16 de abril <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2014/02437-2013-AA.pdf>
- (2005) *EXP 4232-2004-AA/TC TACNA - LARRY JIMMY ORMEÑO CABRERA*. Lima, 3 de marzo <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/04232-2004-AA.pdf>
- (2003) *EXP 0008-2003 AI/TC LIMA – MÁS DE 5,000 CIUDADANOS*. Lima, 11 de noviembre <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html>

- INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y PROTECCIÓN A LA PROPIEDAD INTELECTUAL – INDECOPI
(2015) *Resolución Final N° 2331-2015/CC2. Expediente N°545-2014/CC2.* Comisión de Protección al Consumidor N°2 del INDECOPI. 17 de diciembre
<https://indecopi.gob.pe/documents/20182/1351466/Resoluci%C3%B3n+N%C2%B0+2904-2016-SPC-INDECOPI..pdf/52d0d757-714a-67bc-9929-fdcf2ca4598d>

b) **Ámbito Internacional**

Tratados

- ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS
(1999) *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*
<http://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/discapacidad.asp>
- ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS
(2006) *Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad*
<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>
- (1993) *Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad* <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/standard-rules-equalization-opportunities-persons-disabilities>

Normas

- CONGRESO NACIONAL DE BRASIL
(2015) *Ley núm. 13.146, que establece la Ley Brasileña de Inclusión de las Personas con Discapacidad (Estatuto de las Personas con Discapacidad).* Brasilia, 6 de julio
<http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/100279/120260/F-1594449767/LEY%2013146%20BRASIL.pdf>
- HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS DE CHILE
(2010) *Ley N° 20.422 establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.* Santiago, 3 de febrero
<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1010903>
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN- CHILE
(2010) *Decreto 142 que aprueba 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.* Santiago, 8 de noviembre
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1027577&idParte=0>
- MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD-ESPAÑA
(2013) *Real Decreto Legislativo 1/2013, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.* 29 de noviembre
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12632>
- MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA -ESPAÑA
(2007) *Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* 23 de noviembre
<https://www.boe.es/eli/es/rd/2007/11/23/1544>
- CONSEJO PARLAMENTARIO DE ALEMANIA
(2002) *Ley de Igualdad de las Personas con Discapacidad (Behindertengleichstellungsgesetzes - BGG)* <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/>

(1949) *Ley fundamental de la República Federal de Alemania (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland)* <https://www.btg-bestellservice.de/pdf/80206000.pdf>

Jurisprudencia Internacional

• CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA

(2014) *Sentencia T-192/14 Derecho al Trabajo, a la Dignidad Humana, a la Igualdad y a la Libertad de Locomoción* Consulta el 17 de julio de 2019 <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/t-192-14.htm>

(2002) *Sentencia T-595/02 Libertad de Locomoción, Servicio Público de Transporte* Consulta 15 de julio de 2019: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/t-595-02.htm>

Observaciones y recomendaciones

- NACIONES UNIDAS – COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES
(2009) *Observación General N° 20 “La no discriminación y los derechos económicos, sociales y culturales (artículo 2, párrafo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales)”*, 2 de julio
- NACIONES UNIDAS – COMITÉ SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD
(2016) *Observación N°3 “Sobre las mujeres y niñas con discapacidad”*, 25 de noviembre
- NACIONES UNIDAS - COMITÉ PARA LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN RACIA
(2011) *Recomendación General No. 34, aprobada por el Comité para la Discriminación racial contra afrodescendientes*, 3 de octubre

LIBROS Y PUBLICACIONES

- AGUDELO, Ancizar de Jesús
(2016) *El Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad*. Universidad de San Buenaventura Medellín, Facultad de Derecho Consulta: 12 de octubre del 2018: <https://bibliotecadigital.usb.edu.co/server/api/core/bitstreams/3ea862b7-2435-4eec-9f4a-617b5bb3f3e5/content>
- AVELLANEDA, Pau
(2011) *Ciudad popular, organización funcional y movilidad. Reflexiones sobre Lima Metropolitana* En: *Cuadernos 10 Arquitectura y Ciudad* Edición digital N°6 Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Departamento Académico de Arquitectura. Consulta 10 de octubre: https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28695/Cuadernos_10.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- BARRIFFI, Francisco José
(2009) *Capacidad jurídica y capacidad de obrar de las personas con discapacidad a la luz de la Convención de la ONU* En: *Hacia un derecho de la discapacidad: estudios en homenaje al profesor Rafael de Lorenzo*, España: Aranzadi, p.353-390
- CALLE, Ana & Maggie CAMPILLAY
(2020) *Transporte público inclusivo: Un derecho fundamental*. En: TAMAYO, Mauro; Álvaro BESOAIN- SALDAÑA & Jaime REBOLLEDO. (Editores) *Kinesiología y discapacidad: Perspectivas para una práctica basada en derechos*. Santiago, Chile. Universidad de Chile, p.75-82
- CAMPOS, Francisco, Francisco ABARCA, Gloria SERRA & Charlotte CHASTEL

- (2019) *Evaluación comparativa del nivel de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en torno a nodos de transporte de grandes ciudades: métodos complementarios de ayuda a la decisión*. En: *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales EURE Volumen 45 N°134*, Santiago, p.5-29 Consulta 15 de octubre de 2022: <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v45n134/0717-6236-eure-45-134-0005.pdf>
- CANO CAMPOS, Tomás
(2009) *Transporte público urbano y regulación jurídica* En: *Derecho público del transporte en la ciudad: renovación y nuevas perspectivas de la movilidad urbana* Madrid: Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, p.391-447
 - CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE DE MÉXICO (CTS) – EMBARQ MÉXICO
(2016) *Manual Desarrollo Orientado al Transporte DOTS* Ciudad de México: CTS EMBARQ México
 - DANÓS, Jorge
(2008) *El régimen de los servicios públicos en la Constitución Peruana*. En: *Themis* N°55, p.255-264
(2004) *Los Organismos Reguladores de los Servicios públicos en el Perú: su régimen jurídico, organización, funciones de resolución de controversias y de reclamos de usuarios* En: *Revista Peruana de Derecho de la Empresa* N° 57, p.59-94
 - DE ASÍS, Rafael
(2007) *Sobre el concepto de accesibilidad universal* En: *Accesibilidad a los medios audiovisuales para personas con discapacidad*. Amadis 2006, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Real Patronato sobre Discapacidad
 - DEL AGUILA, Luis Miguel
(2015) *La Autonomía de las personas con discapacidad como principio rector* En: *Nueve conceptos claves para entender la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP), p.51-71
 - DEXTRE, Juan Carlos & Fiorella ARANDA
(2021) *Avanzando con resiliencia: Una “nueva movilidad” para Lima y Callao* En: *Proyecto Perú Debate 2021: propuestas hacia un mejor gobierno* Asociación Civil Transparencia, Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES) & otros Lima, Perú.
 - ESPINOZA, Michael, Galimberty PONCE. y Rocío ARQQUE
(2014) *Entorno físico que vulnera el principio-derecho de accesibilidad, y, el modelo social de la discapacidad como una propuesta para el desarrollo de una universidad accesible: Caso Universidad Nacional del Altiplano* En: *1er concurso nacional de investigación en derechos humanos y derecho internacional humanitario* Consulta el 12 de octubre de 2018: <http://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2014/10/Entorno-f%C3%ADsico-que-vulnera-el-principio-CILORD-.pdf>
 - FACHETTI, Gilberto, Camila VILLA NOVA y Davi AMARAL
(2018) *La accesibilidad como un nuevo derecho de la personalidad en Brasil: el Estatuto de la Persona con Discapacidad (ley 13.146/2015) y el daño moral que surge de la inaccesibilidad* En *Revista de Derecho PUCP* N°80, p.9-31
 - FACHO DEDE, Aldo
(2017) *La nueva Agenda Urbana: El Derecho a la Ciudad como principio rector* En: *Revista Arkinka* Edición N°255. Lima, febrero, p.40-45

- FERNANDES, Edesio
(2011) *La construcción del “Derecho a la Ciudad” en el Brasil* En: PINILLA, Juan y Mauricio RENGIFO (Coordinadores) *La Ciudad y el Derecho. Una Introducción al Derecho Urbano Contemporáneo*. Editorial Temis y Universidad Los Andes. Bogotá, p.494-518
- FERNÁNDEZ-BERMEJO, Mariela
(2011) *Estudio inicial del Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por lo que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* En: *La Ciudad Accesible-Revista Científica sobre Accesibilidad Volumen 3 N°1 2011*, p.125-139
- GARCÍA, Dulce, Angélica MARTÍNEZ & Berthana SALAS
(2014) *Diseñamos ¿para el mundo real? Víctor Papanek, un visionario del diseño* En: GARCÍA, Dulce (Compiladora) *Diseño para la Discapacidad* Colección Antologías, Primera Edición, Universidad Autónoma Metropolitana: México, p.66-79
- GARRIDO FALLA, Fernando
(1994) *El Concepto del Servicio Público en Derecho Español* En: *Revista de Administración Pública* N° 135, Madrid: Universidad Complutense, p.7-36
- GILBERT, Alan & María GARCÉS
(2008) *Bogotá: progreso gobernabilidad y pobreza* Bogotá: Editorial Universidad del Rosario
- GINNERUP, Soren y COMITÉ DE EXPERTOS SOBRE DISEÑO UNIVERSAL
(2010) *Hacia la plena participación mediante el Diseño Universal* Primera Edición, Colección Documentos – Serie Documentos Técnicos, Madrid: Editorial IMSERSO
- HOBBS, Jason; Carolina BAIMA, Renata SEABRA, IDOM & otros (Editores)
(2021) *Desarrollo Orientado al Transporte: cómo crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas*, Monografía del Banco Interamericano de Desarrollo Consulta 03 de setiembre de 2022: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Desarrollo-Orientado-al-Transporte-como-crear-ciudades-mas-compactas-conectadas-y-coordinadas.pdf>
- HUAPAYA TAPIA, Ramón
(2011) *Notas sobre el Concepto Jurídico del Servicio Público en nuestro Ordenamiento legal*. En: *Derecho & Sociedad* N° 36, p.93-102
- HUERTA PERALTA, Jaime y José ÍSOLA
(2006) *Accesibilidad y Discapacidad: La dimensión desconocida* Primera Edición, Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú
- INSTITUTO DE POLITICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO - ITPD
(2013) *Desarrollo Orientado al Transporte Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad* Instituto, Primera edición, México, Consulta el 18 de diciembre de 2022: https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Desarrollo-orientado-al-Transporte_Regenerar-las-ciudades-mexicanas-para-mejorar-la-movilidad.pdf
- INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS EUROPEOS
(2002) *Libro Verde: La Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*, Universidad Autónoma de Barcelona: España, Primera Edición
- JIRÓN Paola
(2017) *Capítulo XIII: Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado* En: RICO, María Nieves y Olga SEGOVIA

(Editoras), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*, Libros de la CEPAL, N°150, Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), pp. 405-432.

- LÓPEZ PEREDA, Pedro & José Luis BORAU JORDÁN
(2011) *Diseño urbanístico para todas las personas* En: HERNÁNDEZ, Jesús (Director) *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo*. Primera Edición, Editorial Fundación ONCE – Vía Libre: España, p.58-81

(2011) *Diseño arquitectónico para todas las personas* En: HERNÁNDEZ, Jesús (Director) *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo*. Primera Edición, Editorial Fundación ONCE – Vía Libre: España, p.82-105 Consulta 15 de julio de 2018 <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0578035.pdf>
- MAIRAL, Héctor
(1993) *La ideología del servicio público*. En: *Revista de derecho administrativo* Año 5, número 14, Depalma: Buenos Aires, p.359-437.
- MINÉ, Michel
(2003) *Los conceptos de discriminación directa e indirecta* En: Conferencia “Lucha contra la discriminación: Las nuevas directivas de 2000 sobre la igualdad de trato”, 31 de marzo-1 de abril de 2003 en Trèves, Francia Consulta: el 19 de junio de 2018 http://www.era-comm.eu/oldoku/adiskri/02_key_concepts/2003_mine_es.pdf
- MENDOZA ALEGRE, Milagros
(2009) *Servicio de transporte terrestre de pasajeros ¿Servicio Público? Necesidad de una correcta conceptualización para su mejor prestación* En *Revista de Derecho Administrativo* N°7, p.490-496
- MINISTERIO FEDERAL DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES – COMISIONADO DE GOBIERNO FEDERAL PARA ASUNTOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD
(2019) *Los derechos de los pasajeros de la UE y la situación del transporte de las personas con discapacidad en el tráfico ferroviario alemán* Berlín, Alemania p.19 Consulta el 20 de julio de 2020 https://www.schlichtungsstelle-bgg.de/SharedDocs/Downloads/Webs/SchliBGG/DE/AS/Tolmein-Gutachten.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- NASH, Claudio y Constanza DONALD
(2018) *Impacto del Derecho Internacional de los Derechos Humanos en la protección Jurisdiccional de grupos en situación de discriminación estructural en Chile* En: *Estudios Constitucionales*, Año 16, N°2, p.221-270
- OCHOA Cardich, César
(2013) *El Servicio Público en la Constitución Peruana de 1993* En: *Revista Pensamiento Constitucional* N° 18, Lima: PUCP, Escuela de Graduados, p.105-119
- ORTIZ, Iván
(2017) *Introducción al derecho urbanístico* Primera edición Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, (Lo esencial del derecho; 23)
- ORTIZ, Iván; Maritza MAYO & Otros
(2022) *Los retos de la ciudades del Perú frente al cambio climático. Aproximaciones desde la Justicia Ambiental* En: CASTRO, Augusto & María Isabel MERINO (Editores) *Desafíos y perspectivas de la situación ambiental en el Perú*. Lima: INTE PUCP, p. 414-440 Consulta el 18 de diciembre de 2022

https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/184482/librobicentena_riop2art09.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- ORTUÑO, Armando, Graciela FERNANDEZ & Patricia FERNÁNDEZ
(2017) *El modelo T.O.D. (Transit-oriented development): estudio de casos internacionales y proceso de implementación*. En: *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, N°73, p.99-121 Consultado el 15 de agosto del 2022:<https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2411/2256>
- PALACIOS, Agustina,
(2017) *Los Sistemas de Apoyos en el Contexto de la Accesibilidad y los Ajustes Razonables En Día de Discusión General del Derecho a la Igualdad y No Discriminación (Art.5)*, presentado el 25 de agosto de 2017

(2015) *El modelo social de discapacidad* En: *Nueve conceptos claves para entender la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP), p.9-33

(2008) *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* Madrid, España: CINCA
- PAUTA, Rafael & Nicole FERNÁNDEZ DE CORDOBA
(2021) *Desarrollo Orientado al Transporte Público: Un modelo urbano para la planificación y diseño de ciudades* En: *Universidad-Verdad -Revista Científica de Ciencias Sociales y Humanas* N°79, p.108-119 Consulta el 01 de setiembre de 2022:<https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/udaver/article/view/391/679>
- PELLETIER, Paola
(2014) *La Discriminación Estructural en la evolución jurisprudencial de la Corte Interamericana de Derechos Humanos* En: *Revista IDH N° 60- Instituto Interamericano de Derechos Humanos* San José, Costa Rica, p.205-215
- PÉREZ BUENO, Luis
(2012) *La Configuración Jurídica de los Ajustes Razonables* En: PEREZ BUENO (Director) *2003-2012: 10 Años de legislación sobre no discriminación de personas con discapacidad en España. Estudios en homenaje a Miguel Ángel Cabra de Luna*, Madrid: Ediciones CINCA, p.157-181
- ROCA, Oreste
(2015) *La Capacidad Jurídica de las Personas Naturales: Análisis del Código Civil a la luz de la Ley General de Discapacidad: Cambio de visión del Derecho Civil por los Derechos Humanos* En: *Revista Persona y Familia del Instituto de la Familia de la Facultad de Derecho* Universidad Femenina del Sagrado Corazón (UNIFÉ)N°4, Volumen 1, p.113-137
- ROJAS, Carolina; Marcela MARTINEZ & Otros
(2019) *Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media*, Los Ángeles, Chile En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* Volumen 39, N°1, p.179 Consulta el 15 de noviembre de 2022:<https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/64682/4564456563562>
- ROTONDO, Felipe
(2014) *Los principios de los servicios públicos* En: *Revista CADE: doctrina y jurisprudencia*, N°. 29, Uruguay, p.57-70

- ROVIRA-BELETA, Carlos Enrique
(2003) *Libro blanco de la accesibilidad*. Barcelona: Ediciones UPC.
- SALOMÉ, Liliana
(2017) *El concepto de Discriminación Estructural y su incorporación al Sistema Interamericano de protección de los derechos humanos* Trabajo Final Master de Estudios Avanzados de Derechos Humanos Universidad Carlos III de Madrid

(2017) *Discriminación Estructural. Aproximación al concepto y estándares en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos* En: *Cuadernos sobre Jurisprudencia Constitucional* N°12 Editorial Palestra: Lima, diciembre 2017, p.147-174
- SANTIESTEVEN, Jorge
(2004) *Servicios Públicos, Regulación y Constitución*. Revista Peruana de Derecho de la Empresa N° 57 Lima: Asesorandina Publicaciones
- SHELLER, Mimí & John URRY
(2018) *Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades* En: *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA*, N°. 10, Buenos Aires p. 333-355
https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3202/pdf_36
- SOLIS, Patricio
(2017) *Discriminación Estructural y desigualdad social. Con casos ilustrativos para jóvenes indígenas, mujeres y personas con discapacidad*. Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, Colección Fundamentos, Ciudad de México
https://www.conapred.org.mx/documentos_cedoc/DiscriminacionEstructuralAx%20.pdf
- TALAVERA-GARCÍA, Rubén & VALENZUELA-MONTES, Luis Miguel
(2018) *Análisis conceptual de la distancia peatonal al transporte público: hacia un enfoque más integrador* En: *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Año 13, N°37. p.183-204
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/118771/5134-3678-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- TOVAR, Teresa & Patricia FERNÁNDEZ
(2005) *Voces de "Los otros". Consulta Nacional sobre Discapacidad (2003)* Comisión Especial de Estudios sobre Discapacidad del Congreso de la República-CEEDIS, Lima
- VARGAS FLOREZ Jorge
(2022) *Resiliencia en el Estado, la sociedad, la política y la urbe. Algunas reflexiones* En: CASTRO, Augusto y MERINO, María Isabel (Editores) *Desafíos y perspectivas de la situación ambiental en el Perú*. Lima: INTE PUCP p. 405. Consulta el 16 de diciembre de 2022:
<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/184486/librobicentenario2art08.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- VARSÍ-ROSPIGLIOSI, Enrique y Marco TORRES
(2019) *El nuevo tratamiento del régimen de la capacidad en el Código Civil Peruano*. En: *Acta Bioética*, Volumen. 25, N°2, Santiago: Universidad de Chile, p.199-213
- VECCHIO, Giovanni
(2021) *Estaciones como Nodos y Lugares. El potencial del tren para el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte en Santiago Chile* En: *Revista Urbano* Volumen 24, N°43, Mayo- Octubre, p.84-95

- VEGA PINDADO, Pilar y Fernando ALONSO LÓPEZ (Director)
(2006) *La accesibilidad del transporte en autobús: Diagnóstico y soluciones* Primera Edición, Colección Documentos – Serie Documentos Técnicos, Madrid: Editorial IMSERSO
- VELHO MARTEL, Leticia De Campos
(2011) *Ajuste Razonable: Un Nuevo Concepto desde la Óptica de una Gramática Constitucional Inclusiva* En: *Sur, Revista internacional de Derechos Humanos*, Volumen 8, N°14 Red Universitaria de Derechos Humanos: Sao Pablo, p.89-116
- ZEGARRA VALDIVIA, Diego
(2012) *Del Servicio Público a los servicios de interés general: la evolución del service public en el sistema jurídico* En: *Revista de Derecho Administrativo* N°12, Tomo 1, p.13-43
- ZUTA, Erika & Tatiana NEYRA
(2019) *Modificaciones al Código Civil en materia de discapacidad desde una perspectiva en Derecho de Familia* En: *Ius 360* <https://ius360.com/modificaciones-al-codigo-civil-en-materia-de-discapacidad-desde-una-perspectiva-en-derecho-de-familia/>

INFORMES

- DEFENSORÍA DEL PUEBLO
(2019) *Informe Defensorial 183 El Derecho a la educación inclusiva Barreras en la implementación de los servicios públicos educativos y privados para estudiantes con discapacidad y con otras necesidades especiales educativas*, Lima: Primera Edición Consulta el 01 de marzo de 2020: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/12/Informe-Defensorial-183-El-Derecho-a-la-Educaci%C3%B3n-Inclusiva.pdf>
- (2009) *Actuación del Estado frente a la discriminación. Casos conocidos por la Defensoría del Pueblo -Informe Defensorial Serie Informes de Adjuntía - Informe N° 005-2009-DP/ADHPD*, Lima Primera Edición Consulta el 01 de marzo de 2020: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/Informe-005-2009-DP-ADHPD-vf.pdf>
- (2004) *Informe Defensorial N°81 LIBERTAD DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD CIUDADANA: Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana*, Lima, Consulta 21 de agosto de 2018: [https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/comision2011.nsf/021documentos/77563E5C1770561A052581540059D365/\\$FILE/Informe_N_81.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/ApoyComisiones/comision2011.nsf/021documentos/77563E5C1770561A052581540059D365/$FILE/Informe_N_81.pdf)
- INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA – PROTRANSPORTE
(2014) *Memorando N°312-2014-MML-IMPL/GOP – Información sobre buses y su accesibilidad para personas con discapacidad* <http://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2014/05/protransporte.pdf>
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA
(2019) *Perfil Sociodemográfico de la Población con Discapacidad 2017* https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1675/libro.pdf
- (2014) *Primera Encuesta Nacional Especializada en Discapacidad - ENEDIS* https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1171/ENE_DIS%202012%20-%20COMPLETO.pdf

PÁGINAS Y PORTALES WEB

- ADAC ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB (Club General Automovilístico de Alemania)
(2018) *Infraestructura de Transporte sin Barreras* Editorial: General German Automobile Club e.V. Hansastrasse 19, Múnich.
https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_barrierefreie_verkehrsinfrastruktur_317061.pdf
- ATV – PORTAL DE NOTICIAS
(2016) *Servicio de taxis implementa opción para discapacitados* 12 de mayo Consulta:01 de agosto 2018 <https://www.atv.pe/noticia/servicio-de-taxis-implementa-opcion-para-discapacitados>
- CONSEJO NACIONAL PARA LA INTEGRACIÓN DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD – CONADIS
(2017) *Asociaciones Inscritas en el CONADIS hasta junio 2017*
<http://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2015/09/ASOCIACIONES-INSCRITAS-EN-CONADIS-A-JUNIO-2017.xlsx>
- EL COMERCIO
(2017) *San Borja recibe distinción por servicio de taxi para personas con discapacidad;* Consulta:15 de noviembre de 2018 <https://elcomercio.pe/lima/transporte/san-borja-recibe-distincion-implementacion-taxi-personas-discapacidad-435576-noticia/>
- INSTITUTO METROPOLITANO PROTRANSPORTE DE LIMA-PROTRANSPORTE
Portal Web “Metropolitano” <http://www.metropolitano.com.pe/>
- LAURIE, Angus
(2018) *La ATU: es ahora el momento” [OPINIÓN].* El Comercio. Lima, 27 de mayo. Consulta el 01 de octubre del 2018 <https://elcomercio.pe/lima/atu-momento-transporte-opinion-noticia-522976>
- PORTAL CABIFY ESPAÑA
¿Qué es Access Taxi Consulta el 15 de octubre de 2018
<https://help.cabify.com/hc/es/articles/115004335229--Qu%C3%A9-es-Cabify-Access->
- PORTAL DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
(2018) *Pusimos en funcionamiento el primer bus eléctrico del país.* Consultado el 10 de febrero de 2019 <http://msi.gob.pe/portal/2018/09/24/pusimos-en-funcionamiento-el-primer-bus-electrico-del-pais/>
- PORTAL DE LA MUNICIPALIDAD DE MIRAFLORES
(2019) *Municipalidad de Miraflores puso en marcha el bus inclusivo.* Consulta 20 de marzo de 2019
https://www.miraflores.gob.pe/municipalidad_miraflores_puso_marcha_bus_inclusivo/
- PORTAL INSTITUCIONAL DEL ESTADO PERUANO Consulta 19 de octubre 2018
<https://www.gob.pe/1056-diferencias-entre-discapacidad-y-discapacidad-severa>
- PORTAL UBER CHILE
(2016) *Uber ACCESS llegó a Chile* 12 de agosto Consulta el 15 de octubre del 2018
<https://www.uber.com/es-CL/blog/santiago/uberaccess-chile/>
- PORTAL UBER PERÚ – UBERBLOG
(2017) *Uber VAN llegó a Lima* 05 de abril Consulta el 01 de octubre del 2018:
<https://www.uber.com/es-PE/blog/lima/ubervan-llego-a-lima/>

- RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ
(2015) *Vacchelli promueve pasaje gratuito para personas con discapacidad severa* Lima, Consulta el 18 de octubre de 2019 <https://rpp.pe/lima/actualidad/vacchelli-promueve-pasaje-gratuito-para-personas-con-discapacidad-severa-noticia-827830>

Ponencias y Eventos

- ARDITO, Wilfredo
(2014) *Patrones de la Discriminación en el Perú*. Ponencia presentada en *Conferencia ALFA: Discriminación y grupos en situación de vulnerabilidad: género y discapacidad* Lima: Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) – Maestría de Derechos Humanos de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2,3 y 4 de setiembre, p.5-16. Consulta el 05 de julio del 2019: <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2015/03/conferencias-descentralizadas-alfa-VF.pdf>
- CABRERA, Israel
(2016) *Comentarios y Reflexiones*. Participación en el *Coloquio “La (In)movilidad de los Usuarios Vulnerables”*. Departamento de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 27 de octubre
- CEBOLLADA, Ángel
(2016) *Movilidad y Género*. Ponencia presentada en el *Coloquio “La (In)movilidad de los Usuarios Vulnerables”*. Departamento de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 27 de octubre
- CUENCIA GÓMEZ, Patricia
(2014) *El ajuste razonable como expresión de igualdad*. Ponencia presentada en *Conferencia ALFA: Discriminación y grupos en situación de vulnerabilidad: género y discapacidad* Lima: Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP) – Maestría de Derechos Humanos de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2, 3 y 4 de setiembre, p.17-36. Consulta 16 de julio de 2018 <https://idehpucp.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2015/03/conferencias-descentralizadas-alfa-VF.pdf>
- DEXTRE, Juan Carlos
(2016) *Movilidad Inclusiva*. Ponencia presentada en el *Coloquio “La (In)Movilidad de los Usuarios Vulnerables”*. Departamento de Ingeniería Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 27 de octubre
- PAREJO Luciano
(2016) *Retos y desafíos del Derecho Urbanístico peruano- El caso de Lima Metropolitana* Conversatorio organizado por Circulo de Derecho Administrativo de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 26 de mayo

Entrevistas y reuniones

- Entrevista virtual con Liz Zúñiga, fundadora ACCESIBLE
- Entrevista con Luis Cáceda, Gerente General ANTACHI PERÚ, octubre 2018
- Entrevista virtual con Ricardo Guerrero, ex vicepresidente GENSON
- Entrevista virtual con Ítalo Álvarez, presidente de AIEDI
- Entrevista virtual con Giovanna y Ronald Osorio – Kipu Llaxta, mayo 2018
- Reunión con el Ingeniero Israel Cabrera Vega del 10 de abril del 2018
- Reunión con el ex presidente de CONADIS Guillermo Vega Espejo del 15 de julio del 2017

APÉNDICES Y ANEXOS

Apéndice A - Cuestionario sobre percepción y accesibilidad de organizaciones de personas con discapacidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- GENSON

Mediante la presente saludarlo cordialmente. Mi nombre es Gustavo Aparicio Walling, bachiller en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (20094153) y estoy realizando mi tesis de licenciatura sobre la discriminación estructural que sufren las personas con discapacidad física (PcDF) en el servicio de transporte público urbano de Lima Metropolitana, por lo cual su percepción como representante de la sociedad civil, será una gran referencia para la realización del trabajo.

- Nombre: Ricardo Guerrero Custodio
- Cargo: Vicepresidente
- Nombre de la asociación: Asociación Generando Sonrisas – GENSON

1. ¿Qué tan importante considera la adecuación de un transporte público accesible para PCD? ¿Existen algunas alternativas adicionales?

Desde Generando Sonrisas consideramos que es fundamental contar con transporte público accesible; pues permite que las personas en situación de discapacidad o movilidad reducida puedan trasladarse con libertad e independencia. En la actualidad en Lima contamos con acceso en el Metropolitano y en el Tren Eléctrico.

2. ¿Cómo considera que se ha tratado el tema de la movilidad y el transporte público para PCD en los últimos años?

Desde que se ha iniciado la reforma de transporte, se espera contar con unidades de transporte accesible. En el transporte público, si bien se ha colocado stickers en las custer, micros y combis, para generar conciencia en el respeto del asiento reservado; hay un gran vacío en la fiscalización.

3. ¿Cuáles considera que son los mayores desafíos para lograr un transporte público accesible?

Contar con una ciudad accesible, contando con autobuses, metros accesibles, pero también contar con estaciones, terminales, paradas adaptadas para personas en situación de discapacidad.

4. ¿Cómo cree que vulnera los derechos de las PCD el no tener un transporte público inaccesible?

Limita la libertad e independencia de las personas en situación de discapacidad y movilidad reducida.

5. ¿Conoce de alguna medida, política técnica, herramienta que se esté utilizando en favor de lograr un transporte accesible?

Con la ampliación del metro de Lima y el desarrollo de Lima 2019, se ha promovido la necesidad de contar con un sistema integrado de transporte accesible. Desde la Asociación Generando Sonrisas hemos revisado los planes de gestión de los candidatos para la alcaldía de Lima, una ciudad con un transporte caótico, y no hemos encontrado que un candidato considere el transporte accesible para personas en situación de discapacidad.

6. ¿Qué características debería tener como mínimo un transporte para ser considerado accesible para PCD?

Sistema de anclaje seguro, asientos ergonómicos, señalizados, sistemas de entrada y salida accesibles, plazas reservadas especialmente para personas en situación de discapacidad.

7. ¿Qué acciones está tomando su organización con la finalidad de lograr un transporte público accesible?

La Asociación Generando Sonrisas viene concientizando en la necesidad de contar con transporte accesible, de cara a los Paraolímpicos de Lima 2019. Repartimos información sobre el asiento reservado en diversas unidades de transporte, y exigimos el respeto de los asientos preferentes o espacios destinados a personas en situación de discapacidad o movilidad reducida en cada unidad de transporte que tomamos.

8. ¿Cómo ve el panorama de aquí a unos 20 años respecto al transporte público y su relación con las PCD?

El transporte urbano es el segundo problema que más afecta a Lima. El tráfico genera que, de las 24 horas, se pierdan en promedio 4 a 6 horas diarias debido al tráfico, ¿por qué? Porque la mayoría de viajes se realizan en vehículos asociados a un sistema de transporte público, no necesariamente a un sistema moderno como el Metropolitano, pues aún con alimentadores, no se cumplen con todas las rutas. Es mayor el problema al considerar que si bien por cada 1000 personas hay unos 150 vehículos, no hay vehículos adaptados para personas en situación de discapacidad. Ni si quiera los alimentadores del metropolitano. Esta situación no va a cambiar, en tanto no exista una política clara acerca de hacia dónde deben ir las ciudades, el rol del transporte y la necesidad de generar autonomía en ese 10.4% de la población, que presenta una discapacidad.

9. ¿Cómo influyen o podrían influir los programas de concientización y sensibilización para lograr un transporte público accesible?

En una sociedad que se ha encargado de discriminar e invisibilizar a quienes se encuentran en situación de discapacidad, resulta importante las campañas de concientización y sensibilización

a las autoridades de transporte, para que implementen políticas adecuadas, y a las empresas de transporte, a fin de que respeten a los usuarios con discapacidad. Actualmente CONADIS y las OMAPED vienen desarrollando campañas de concientización sobre la Ley N° 30412, la cual modifica el artículo 20 de la Ley 29973, al incorporar la gratuidad en los servicios de transporte terrestre urbano e interurbano, para los casos de personas en situación de discapacidad severa. La participación constante de la sociedad civil resulta clave para sensibilizar y exigir una ciudad con transporte público accesible.

10. ¿Alguna sugerencia o proyecto que desee mencionar?

En Generando Sonrisas estamos comprometidos con la sensibilización y concientización de personas con discapacidad, es por ello que hemos lanzado la campaña ¿Qué pasa contigo?, la cual a través de un reggaetón busca despertar a la sociedad que día a día está ensimismada y ya no presta atención.



Apéndice B - Cuestionario sobre percepción y accesibilidad de organizaciones de personas con discapacidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- AIEDI

Mediante la presente saludarlo cordialmente. Mi nombre es Gustavo Aparicio Walling, bachiller en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (20094153) y estoy realizando mi tesis de licenciatura sobre la discriminación estructural que sufren las personas con discapacidad física (PcDF) en el servicio de transporte público urbano de Lima Metropolitana, por lo cual su percepción como representante de la sociedad civil, será una gran referencia para la realización del trabajo.

- Nombre: Ítalo Álvarez Lozano

- Cargo: Presidente

- Nombre de la asociación: Asociación Interdisciplinaria de Estudiantes-Egresados sobre Discapacidad e Inclusión

1. ¿Qué tan importante considera la adecuación de un transporte público accesible para PCD? ¿Existen algunas alternativas adicionales?

No solo las PCD necesitan un transporte accesible; es decir, las mujeres embarazadas, personas con niños pequeños (coches o bebés en brazo), adultos mayores, personas con algún trauma físico, entre otros, necesitan de un transporte que les permita ingresar a sus servicios, debido a que es público, y que dentro de este tengan una comodidad. Dentro de estas alternativas podrían considerarse algunos modelos de otros países, sin irnos muy lejos Brasil o Colombia.

2. ¿Cómo considera que se ha tratado el tema de la movilidad y el transporte público para PCD en los últimos años?

El enfoque en este momento es el tráfico más que la preocupación por las personas. Como se puede observar en el día a día, los buses como los llamados “corredor azul” o el “corredor rojo” son sistema de transporte formal que siguen rutas determinadas, pero aun así no cumplen con varios requisitos. Uno de ellos es la accesibilidad, dentro de este se encuentra la entrada al bus, el cual no tiene ninguna especie de rampa o sistema de inclinación para personas que tengan dificultad motora o personas con niños pequeños sin mencionar que no tiene alguna puerta con dimensiones que cubran a esas personas; información, no hay algún sistema auditivo o visual que mencione o describa las paradas de la ruta además que los botones para avisar cuando alguien quiere bajar son limitados a 2 o 3 cuando deberían haber dependiendo a la cantidad de asientos. Asimismo, no hay medida de seguridad óptima, pues solo les basta con el cinturón y no incorporan un sistema de anclaje para sostener la silla de ruedas.

3. ¿Cuáles considera que son los mayores desafíos para lograr un transporte público accesible?

El problema principal sería la corrupción ya que para conseguir que un bus transite por alguna ruta se necesita un trámite que muchas veces es muy engorroso sin mencionar que el permiso que dan es corto, un ejemplo es que algún empresario tengan una cantidad de buses y quiera pasar por una ruta, este tendría que pagar una cantidad por cada bus, que muchas veces no lo podría recuperar porque las personas no pagarían por un precio alto, para un determinado tiempo el cual puede variar dependiendo. En este caso el propietario de los buses a veces no considera el tema de la accesibilidad por lo que se manifiesta el problema mencionado en la pregunta anterior. El problema secundario serían los conductores y las personas, ya que la formación que han tenido muchas veces no es muy buena por lo que la indisciplina prima, teniendo que invertirse en capacitaciones que muchas veces estas personas no asisten, ejemplo de conductores son los que vemos comúnmente en las micros y buses.

4. ¿Cómo cree que vulnera los derechos de las PCD el no tener un transporte público inaccesible?

El no tener un transporte público accesible afecta y vulnera otros derechos. Esto se debe a que la accesibilidad es un principio reconocido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y, por lo tanto, la vulneración de esta afecta a otros derechos. Por ejemplo, sin transporte público accesible, los PCD no podrán llegar a sus destinos el cual podría afectar los derechos al trabajo, salud, educación, etc.

5. ¿Conoce de alguna medida, política técnica, herramienta que se esté utilizando en favor de lograr un transporte accesible?

Sí, existe la Ley 29973 (art. 20 y otros) y su reglamento (art. 20 y otros), así como la norma técnica A-120, entre otros. Incluso se estuvo elaborando el Plan Nacional de Accesibilidad 2018 – 2023. En ese sentido, normas en el ámbito interno existe, lo difícil es hacerlo efecto y que se dé una correcta fiscalización.

6. ¿Qué características debería tener como mínimo un transporte para ser considerado accesible para PCD?

Básicamente lo mencionado en la pregunta 2. Adicional a esto mencionaría que en el Perú no se cuenta con paraderos. Un ejemplo de paradero podría ser los del metropolitano, pero el de los corredores no posee.

7. ¿Qué acciones está tomando su organización con la finalidad de lograr un transporte público accesible?

Desde el punto de vista técnico, realizamos estudios de accesibilidad que sean funcionales para todos. Esto lo realizamos mediante personal especialista en arquitectura e ingeniería civil y la participación activa de personas con discapacidad. Emitimos informes con recomendaciones

para mejorar y que las instituciones los apliquen. También nos llaman para dar apreciaciones de accesibilidad como se hizo en el Metropolitano, La Línea 1 del Metro del Lima, etc. Asimismo, realizamos programas y talleres de accesibilidad para todo el público.

8. ¿Cómo ve el panorama de aquí a unos 20 años respecto al transporte público y su relación con las PCD?

El panorama puede ser muy bueno siempre y cuando surjan personas que estén dispuestas a apostar en este sector, un gran avance es el que está ocurriendo en San Isidro, pero creo que aún le faltan algunas cosas por considerar. Sin embargo, si la sociedad no cambia, no será un mejor futuro.

9. ¿Cómo influyen o podrían influir los programas de concientización y sensibilización para lograr un transporte público accesible?

Influiría mucho ya que la base de todo es la educación mentalizando tanto a personas jóvenes como adultas se puede generar un impacto mayor. Porque el respeto es lo que ayudará a romper esta barrera de la exclusión. Y que la accesibilidad, en realidad, beneficia a todos.

10. ¿Alguna sugerencia o proyecto que desee mencionar?

El transporte público terrestre accesible es uno de los temas a desarrollar respecto a la accesibilidad en el transporte; sin embargo, es necesario mejorar nuestras normas, la administración pública y la sociedad. Las normas que desarrollan la accesibilidad son, a veces, contradictorias y los estándares en otros países son mayores. La Convención de discapacidad de la ONU obliga a los Estados Partes realizar la accesibilidad, pero es necesario la intervención de todos. No solo de la legalidad y la norma, es más bien un problema por resolver de forma interdisciplinaria.

Apéndice C - Cuestionario sobre percepción y accesibilidad de organizaciones de personas con discapacidad en el Transporte Público Urbano para PcDF- KIPU LLAXTA

Mediante la presente saludarlo cordialmente. Mi nombre es Gustavo Aparicio Walling, bachiller en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (20094153) y estoy realizando mi tesis de licenciatura sobre la discriminación estructural que sufren las personas con discapacidad física (PcDF) en el servicio de transporte público urbano de Lima Metropolitana, por lo cual su percepción como representante de la sociedad civil, será una gran referencia para la realización del trabajo.

- Nombre: Giovanna Osorio Romero (GO) – Ronald Osorio Romero (RO)
- Cargo: Presidente y Vicepresidente
- Nombre de la asociación: Asociación Psico Inclusiva Kipu Llaxta

1. ¿Qué tan importante considera la adecuación de un transporte público accesible para PCD? ¿Existen algunas alternativas adicionales?

GO: En la Asociación Psico Inclusiva Kipu Llaxta trabajamos dos temas desde nuestros inicios: accesibilidad y participación. El transporte público accesible está incluido en estos dos temas. Estamos convencidos que es importante adecuar nuestro transporte público para que sea accesible a las PCD porque principalmente los servicios públicos deben estar orientados para todas las personas sin distinción, y así las PCD puedan ejercer su derecho como cualquier otro ciudadano a la movilidad sin tener que optar por el vehículo privado. Para la gran mayoría de PCD la alternativa más usada son los vehículos privados. Estos les genera mayores gastos, les quita libertad para moverse y vivir con autonomía. Generando que hagan menos viajes, y que estos sean más cortos que la mayoría, y así ven mermado su derecho a la participación activa en la sociedad.

RO: Es vital, las personas deben de tener libertad de movilizarse con plena libertad alrededor de su país. Los usuarios en silla de ruedas no pueden ir a estudiar, trabajar, a un hospital o un lugar de entretenimiento a menos que tengas dinero. Esto no parece mucho, pero si sacamos cuenta diaria, tranquilamente el transporte puede ser más caro que el salario por trabajo o que la mensualidad de una universidad privada.

2. ¿Cómo considera que se ha tratado el tema de la movilidad y el transporte público para PCD en los últimos años?

GO: Considero que no se ha tratado bien el tema de la movilidad y el transporte público para PCD porque a la fecha solo contamos con un servicio con accesibilidad parcial y estos son deficientes porque no se ha tenido en cuenta el diseño universal ni los principios de accesibilidad desde un inicio. Desde la creación del Metropolitano y sus líneas se ha tenido que

hablar de un plan de reformas para que sean más accesibles a PCD, algo que aumentará los costos. Costos que se podría haber evitado si se hicieran las cosas con mayor criterio desde el principio, con especialistas en el tema y la participación de las PCD como lo dice el derecho a la consulta.

RO: Ha habido algunas pequeñas iniciativas, pero muy grandes descuidos o vistas gordas para cumplir la ley como se debe si hablamos de Lima Metropolitana. En el resto del país, no hay iniciativas.

3. ¿Cuáles considera que son los mayores desafíos para lograr un transporte público accesible?

GO: Cuando hablamos de transporte público accesible debemos tener en cuenta también el entorno arquitectónico y urbanístico de las estaciones. Es el colmo que en pleno siglo XXI existan cruces sin rampas para personas con discapacidad, baches en plenas pistas y veredas, tapas de concreto fuera de lugar, postes de luz en el medio de las veredas, personal de apoyo para el uso del servicio sin información adecuada, usuarios del servicio sin respeto, sensibilización o conciencia social sobre el trato a las PCD. Para que un transporte sea accesible no basta con que sea accesible para un tipo de discapacidad, ni que exista algo parcialmente accesible. Debemos aprender a proponer, pedir y celebrar los resultados positivos de todas las incidencias sobre discapacidad, eso nos hará disfrutar servicios de calidad. Las PCD están agotadas de ver grandes inversiones que solo entregan medios resultados positivos o buenas intenciones.

RO: El tener un poder judicial más eficiente. Que cada peruano pueda reclamar su derecho y este ente hacerlo respetar con las penalidades necesarias.

4. ¿Cómo cree que vulnera los derechos de las PCD el no tener un transporte público inaccesible?

GO: No tener un transporte público accesible vulnera el derecho de las PCD a hacer uso de la ciudad en donde viven como cualquier otro ciudadano, quitándole la posibilidad de la participación activa y obstaculizando la oportunidad a este grupo vulnerable a que alcancen los niveles de bienestar a que tienen derecho como toda persona. Esto conlleva a un perjuicio también a su derecho a la salud. Vivir en una ciudad inaccesible desde sus entornos y servicios públicos como el transporte público da lugar a la exclusión social, fomenta la dependencia, y disminuye la posibilidad de una vida con calidad. Todo esto a la larga afecta a la salud mental y emocional de cualquier persona. Esta afección la hemos ido identificando en un cuestionario desarrollado en la Asociación en el 2017 en que se buscó evaluar de forma cuantitativa y cualitativa el impacto de la discriminación directa o indirecta contra las personas con

discapacidad. En este cuestionario casi el 27% de los encuestados dice que fue agredido en el transporte público, casi el 76% considera que las personas con su mismo tipo de discapacidad, tienen una baja autoestima por su condición, el 47% a pensado alguna vez en suicidarse, el 45,1% dice que le ha afectado de forma negativa la falta de inclusión social, laboral o educativa, y el 90,2% en algún momento ha notado que ha perdido oportunidades de empleo, trabajo informal u otras fuentes de ingreso por su condición de discapacidad.

RO: Pues anula el derecho a la movilidad y tránsito además de discriminar el no poder transportarse por el simple hecho de no tener un transporte accesible.

5. ¿Conoce de alguna medida, política técnica, herramienta que se esté utilizando en favor de lograr un transporte accesible?

GO: Conozco las medidas alternativas que se dan para los problemas de accesibilidad a corto plazo como el TAMES, que es un servicio de Taxi Municipal Especial para personas con discapacidad que cuenta con una plataforma que ayudará a subir al pasajero sin necesidad de dejar su silla de ruedas. Además, en la Asociación Psico Inclusiva promovemos el uso de Wheelmap en Perú. Wheelmap es una aplicación que contrarresta en parte los problemas que se derivan del hecho de no contar con accesibilidad arquitectónica, urbanística y en el transporte. Este proyecto comunitario interactivo, está basado en OpenStreetMap, fue lanzado en 2010 por el emprendedor social y creador de proyectos innovadores, el peruano Raúl Krauthausen. Esta aplicación es gratis, colecciona y muestra informaciones relevantes sobre lugares accesibles en silla de ruedas, en todo el mundo, que significa la mejora de la participación social para toda la gente. Perú, gracias a los aportes de los socios y copartícipes, está en el puesto número 2 entre los países de Latinoamérica con más información incluida sobre accesibilidad en la aplicación.

RO: Si la hay, la norma a.120 trata sobre las edificaciones de los locales de transporte. Luego viene la ley 30412 de la gratuidad del pasaje y La Ley 29973 que habla sobre la accesibilidad en las unidades de transporte. Herramientas, algunas aplicaciones, la que yo utilizo es Wheelmap, Google Maps ofrece también algo parecido, pero menos completo y solo en teléfonos Android.

6. ¿Qué características debería tener como mínimo un transporte para ser considerado accesible para PCD?

GO: Un transporte para ser considerado accesible para PCD como mínimo debe contemplar los principios básicos del diseño universal. Es decir, debe ser útil para todos, teniendo en cuenta

las características y destrezas individuales de las personas, debe ser fácil de entender, eficiente, y fomentar la independencia de las personas con discapacidad.

RO: En el caso de los buses: que haya una plataforma o rampa para acceso al bus; que no haya un espacio vacío entre la plataforma y el bus del metropolitano y que encima cuando se reclama se ofenden por reclamar tu derecho; espacio mínimo libre de 2 espacios para silla de ruedas en los buses; que respeten la medida de accesibilidad universal.

7. ¿Qué acciones está tomando su organización con la finalidad de lograr un transporte público accesible?

GO: En la Asociación tenemos un Comité de Accesibilidad y Transporte desde el cual participamos con propuestas para fomentar la accesibilidad en todas las áreas, incluida el transporte. Realizamos también campañas de sensibilización y concientización mediante nuestro enfoque psico-inclusivo con el cual buscamos lograr la inclusión a través de procesos cognitivos, emocionales y conductuales que facilitan el reconocimiento y el respeto de la diversidad funcional, cultural e individual de la persona con discapacidad. Con este aprendizaje interno sobre la inclusión se logra que las personas reconozcan lo valioso de la diversidad y practiquen la inclusión desde sus “rutinas” transformándose en actores sociales inclusivos. Nuestro enfoque psico-inclusivo está inspirado en la metodología de Aprendizaje más Servicio que actualmente se usa en algunos países desarrollados.

RO: Calificando la accesibilidad de las estaciones y en lo posible intentamos poner fotos.

8. ¿Cómo ve el panorama de aquí a unos 20 años respecto al transporte público y su relación con las PCD?

GO: Estoy convencida que con más actores sociales inclusivos, vigilantes y propositivos, el Estado, las empresas, y la sociedad en general comprenderá la importancia de la inclusión para el desarrollo del país. Siendo así, en veinte años, si veremos y festejaremos los resultados positivos de las medidas que se tomen para desarrollar inclusión, ya que estas estarán fundamentadas no solo por petitorios basados en leyes o tratados nacionales e internacionales, si no por el reconocimiento y el respeto de la diversidad funcional, cultural e individual, como el valor de una sociedad desarrollada. Para que esto se dé es fundamental la participación de las mismas PCD. «Nada sobre nosotros. Sin nosotros.», no puede seguir decidiéndose políticas públicas sobre discapacidad sin contar con la participación completa y directa de los miembros del grupo afectado por dicha política. Debemos seguir motivando la participación activa de las PCD, porque si impulsó hace años con aportes y conocimientos la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, se puede impulsar acciones.

RO: Veo un cambio mínimo por el lado de las provincias acercándose más a lo que es Lima en la actualidad. En Lima, tomando mayor conciencia de lo que hay que hacer y adecuándose a un nuevo plan que no trae muchas cosas nuevas.

9. ¿Cómo influyen o podrían influir los programas de concientización y sensibilización para lograr un transporte público accesible?

GO: Los programas de concientización y sensibilización son importantes para lograr no solo un transporte público accesible, si no para el éxito de todas las acciones o políticas sobre inclusión de las PCD. Estos programas colaboran en posicionar al colectivo de personas con discapacidad en el consciente de las personas como sujetos de derechos y actores activos en el desarrollo de la sociedad y del país, y dejar de verlos solo como sujetos de cuidado. Cabe resaltar que las barreras y adversidades con las que se enfrentan las PCD son fruto en gran mayoría del desconocimiento, la falta de información adecuada y de la indiferencia hacia ellos y su problemática, por parte de quienes no tienen una conducta solidaria y de respeto con ellos, y por parte de quienes desde su posición de autoridad, no legislan, no toman decisiones adecuadas o no hacen cumplir las leyes, para hacer más justa la vida a las personas con discapacidad, y brindarles igualdad de oportunidades. La concientización y sensibilización son dos herramientas importantes para erradicar las barreras y adversidades con las que se enfrentan las PCD.

RO: Sirve poco pero peor es nada. Cuando uno hace una campaña es bien sabido que la gente que toma conciencia en una buena campaña es el 3% en promedio, y además que esas personas deben de estarle refrescando el mensaje sino se le olvida. Lo mejor sería formar a las personas desde pequeña y para eso es necesario una reestructuración grande en la educación y terminar con el cortoplacismo del gobierno.

10. ¿Alguna sugerencia o proyecto que desee mencionar?

GO: Se necesita prevenir el aislamiento social, la exclusión y la percepción sobre discriminación hacia las PCD; las distintas soluciones tecnológicas pueden ayudar a que se logre eso a corto plazo mientras se realizan acciones de resultados a medio y largo plazo, como lo hace la aplicación Wheelmap, la educación superior a distancia en entornos virtuales, el teletrabajo, entre otras propuestas que la Asociación Psico Inclusiva promueve.

RO: Reclama tus derechos como PCD con el libro de reclamos. Eso queda constancia de que pides algo. Algunos empresarios entienden que hay que satisfacer las necesidades de las personas, pero si no pides no tienen idea que lo necesitas o piensan que no es tan importante para ti.

Apéndice D- Cuestionario de percepción social por parte de las PcDF sobre el transporte público urbano en Lima Metropolitana

El presente cuestionario forma parte de la investigación de una tesis de licenciatura sobre discapacidad y transporte público urbano en la ciudad de Lima, realizada por Gustavo Aparicio Walling, bachiller en Derecho por la PUCP y miembro de la Asociación Psico Inclusiva Kipu Llaxta.

El principal objetivo de este formulario es conocer los niveles de satisfacción de las personas con discapacidad respecto al mencionado servicio; así mismo busca recolectar información en general sobre las inquietudes y busca de soluciones en pro de lograr un verdadero transporte público accesible para todos los usuarios.

Ante cualquier duda, pregunta o sugerencia comunicarse al correo electrónico: g.aparicio@pucp.pe

Nombre:
Email:
DNI o CONADIS
Distrito/Ciudad

1) Discapacidad:

- a) Motora
- b) Sensorial y de la Comunicación
- c) Intelectual
- d) Mental
- e) Otro tipo de discapacidad _____

2) En una escala de 1 al 10 ¿Cómo considera el servicio de transporte público urbano en Lima?

3) ¿Cuál es el medio de transporte público que suele utilizar con mayor frecuencia?

- a) Combi
- b) Autobús
- c) Metropolitano
- d) Metro de Lima
- e) Corredores Viales
- f) Taxi de Calle
- g) Taxi por Aplicación
- h) Auto particular
- i) Otros _____

4) De la pregunta anterior, si usted seleccionó algún medio de transporte público y en base a su experiencia ¿cómo calificaría su desempeño?

Combi: De 1 al 10 _____
Autobús: De 1 al 10 _____
Metropolitano: De 1 al 10 _____
Metro de Lima: De 1 al 10 _____

Corredores Viales: De 1 al 10 _____
Taxi de Calle: De 1 al 10 _____
Taxi por Aplicación: De 1 al 10 _____

SOBRE TRANSPORTE ACCESIBLE

En la actualidad, algunas municipalidades vienen brindando un servicio de transporte especial para PCD física o con movilidad reducida; así mismo, existe un mercado naciente sobre dicho servicio el cual poco a poco se está haciendo conocido. En la imagen debajo puede observarse cómo un señor se encarga de apoyar a una persona en silla de ruedas para ingresar a un vehículo accesible mediante la utilización de una rampa mecánica. El vehículo es amplio y permite comodidad para que la PCD pueda tener un traslado cómodo.



- 5) **¿Tiene usted conocimiento sobre los vehículos de transporte accesible? (Si su respuesta es negativa, por favor, pase a la siguiente sección) SI/NO**
- 6) **¿Cómo calificaría dicho servicio?**
- a) Pésimo
 - b) Malo
 - c) Regular
 - d) Bueno
 - e) Excelente
- 7) **¿Cuál cree que es la característica más resaltante de dicho servicio? (Puede marcar más de 2)**
- a) Las rampas para las sillas de ruedas
 - b) Espacio amplio
 - c) Forma de solicitar el servicio
 - d) El servicio del personal encargado
 - e) Otros _____
- 8) **¿Considera que dicho servicio podría o debería implementarse normativamente a nivel provincial para favorecer la accesibilidad de las PCD en el transporte?**

SOBRE LA UTILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

9) Usualmente ¿para qué utiliza los servicios de transporte público? (Puede marcar más de 2)

- a) Para estudiar
- b) Para trabajar
- c) Para rehabilitación
- d) Para reuniones sociales
- e) Para visitar familiares
- f) Otros _____

10) ¿Cuál(es) es/son la(s) mayor(es) dificultad(es) que tiene para acceder a medio de transporte público urbano?

- a) No hay gradas bajas
- b) No se respetan los asientos reservados
- c) Carece de percepción de rutas
- d) El personal es poco colaborativo
- e) El transporte de mi zona no es accesible
- f) Otros _____

11) ¿Se respetan los asientos reservados para PCD? SI/NO

12) De la pregunta anterior, si su respuesta fuese negativa ¿Por qué cree eso?

- a) Desconocimiento de ley
- b) Falta de valores y cultura
- c) Las propias PCD no se hacen respetar
- d) Otro _____

13) ¿Considera que los operadores (choferes, cobradores, auxiliares) se encuentran capacitados para atender a una PCD en el transporte público? SÍ / NO

SOBRE PCD SEVERA

Entiéndase Persona con Discapacidad Severa como aquella persona cuya generará grados de dependencia, sean absolutos o cuasi absolutos, respecto a las actividades de la vida diaria por lo que podrían depender de otras personas o artefactos para la realización de dichas actividades. Para efectos de su reconocimiento, el CONADIS otorga un carnet especial de color amarillo.

14) Hace unos meses se modificó la Ley General de la Persona con Discapacidad, otorgando la gratuidad del servicio de transporte público a las PCD severa con la presentación del carnet que acredite tal condición. Bajo este contexto, ¿usted ha hecho uso del mencionado beneficio? SI/ NO

15) De la pregunta anterior si su respuesta fue positiva, ¿considera que es una buena medida para generar conciencia sobre los servicios públicos que utilizan las PCD? ¿Por qué?

16) Tomando en cuenta la respuesta en la pregunta anterior, ¿considera que es discriminatorio o está mal focalizado que solo se brinde un servicio gratuito a un grado de discapacidad? ¿Por qué?

EN BUSCA DE SOLUCIONES Y MEJORAS

17) ¿Qué mejoraría en transporte para que sea accesible?

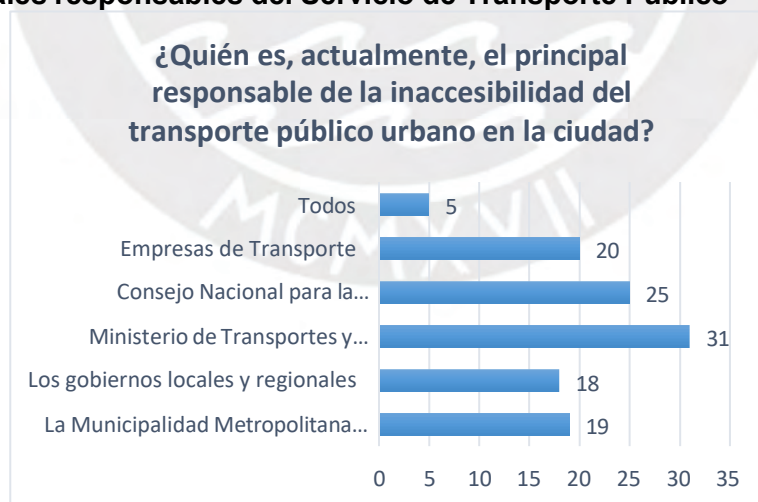
- a) Modernización de flotas
- b) Implementaciones tecnológicas
- c) Capacitación sobre accesibilidad
- d) Más y mejores asientos reservados
- e) Otros _____

18) ¿Quién sería el responsable de generar más accesibilidad en el transporte público?

- a) Ministerio de transportes
- b) CONADIS
- c) Empresas de transportes
- d) Gobiernos Regionales y Municipales
- e) Municipalidad de Lima
- f) Otro _____

REFLEXIÓN FINAL

Gráfico 1 Principales responsables del Servicio de Transporte Público



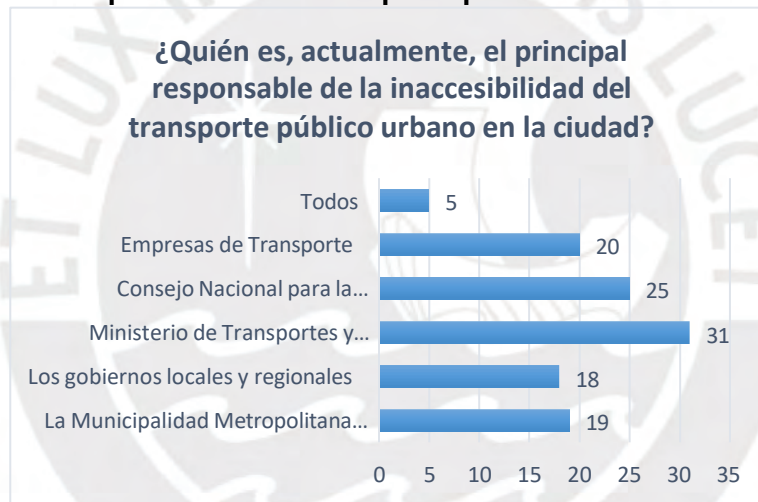
Fuente: Elaboración propia (2021)

Gráfico 2: Causa sobre e la falta de respeto a los asientos reservados



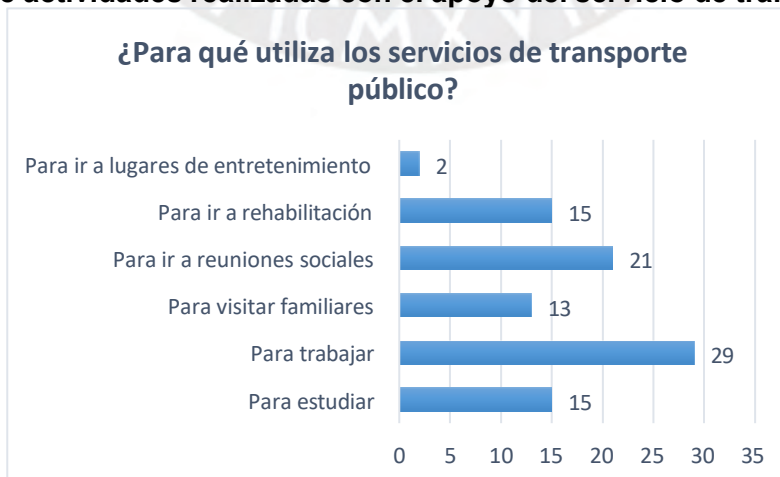
Fuente: Elaboración propia (2021)

Gráfico 3: Principales responsables del transporte público urbano



Fuente: Elaboración propia (2021)

Gráfico 4: Tipo de actividades realizadas con el apoyo del servicio de transporte público



Fuente: Elaboración propia (2021)

Apéndice E - Entrevista a Luis Cáceda Rojas-Gerente General ANTACHI PERÚ

1) ¿Cómo inició su proyecto? ¿Cuál es el fin primordial de este?

En octubre del 2015, es un negocio particular, poseo una sola unidad, aunque en octubre de 2015, esa unidad no me pertenecía por completo; pero en el año siguiente, el 2016 ya la participación que tenía la otra persona me la pasó a mí y yo me quedé solo. Uno de los dueños de Taxi Seguro fue el que era mi socio. Yo también he vivido en Estados Unidos, viví un tiempo (5 años) y ahí ese servicio es común pues. Este señor tuvo la idea esa de traer todo, la rampa, todos los accesorios y consiguió una combi nueva y la acopló, y salió a trabajar el 1ero de octubre de 2015. [Actualmente] no tengo socios.

2) ¿Qué lo diferencia de los transportes tradicionales? ¿Cuál sería el valor agregado? (Ventajas)

Yo la manejé desde 0 km, entonces prácticamente me especialicé en este servicio porque hay que tener mucho cuidado para subir a las personas, muy delicado es. Ingresa la silla de ruedas y se engancha los cuatros costados y se le pone un cinturón. [El servicio] es como un taxi especial remisse para personas con movilidad reducida y personas con discapacidad. Ahora ya no se dice discapacitados, se dice personas con discapacidades, porque es la ley, las personas y las asociaciones mismas las que han hecho el cambio.

[El servicio] es para un pasajero, con discapacidad, y su acompañante, aunque una vez he llevado hasta 2 [personas con] sillas de ruedas a un servicio de [la empresa] ACCESIBLE porque me ha llamado a mí y a veces no abastecen y yo les doy el servicio. [Si bien una empresa más grande], hacen más propaganda; pero solo tienen 2 unidades entonces acaparan en redes e Internet, reciben muchas llamadas, pero no se abastecen.

3) ¿Qué valorización tiene su servicio? ¿Es sustentable dentro del mercado? (Costos, tarifas, inversión) ¿Cómo administra los traslados?

[Yo voy] a todo Lima, Comas, San Juan de Lurigancho, Carabaylo, Puente Piedra. [Los costos] dependen de la distancia. Costo mínimo es 50 soles, ya de ahí depende la distancia puede ser más. Ha habido varios servicios, Taxi Seguro una vez me consiguió un servicio a Lunahuaná, 1500 soles ida y vuelta [para personas con discapacidad], de ahí a Ica hubo un servicio de 2500 soles, pero no se hizo y por ejemplo hasta Chocaya el año pasado en verano se cobró 430 soles de ida, pero para personas con discapacidad es un poquito más porque es un servicio especial, no es un servicio común, es un servicio que debe mantener algo distinto a un taxi, a la tarifa de un taxi.

Hay personas que quieren pagar como si fuera un taxi, cuando levantas la mano y hay una persona en silla de ruedas, y pagan 15 soles o 13 soles; este servicio no es así, es un servicio diferente. [Aunque tengo una cartera de clientes] tanto fijos y variables porque hay personas que recién me conocen en el sistema, me encuentran y me llaman por teléfono. Pienso cambiar de auto, porque lo importante es crear una comunidad.

[Sobre los traslados] he tenido cantidad, en un solo día 2,3 o 4, en las madrugadas. [Me llaman para diferentes actividades] para trabajar una vez me llamó un señor, [también me llaman] para pensión, hemodiálisis o para citas médicas. Ahora último hay un señor que me está llamando para ayude a su mamá, la lleva a almorzar y de ahí darle una vuelta por ahí

4) En relación al mantenimiento del vehículo ¿Es rentable dentro del mercado?

[El mantenimiento del vehículo] es normal. Se hace mantenimiento al motor. [Los andamios] son instrumentos que son ganchos más que todo y tienen un sistema de ajuste; pero ese sistema de ajuste cuando se malogra, se malogra. [El] mantenimiento es solo echarle un poquito de aceite, pero mientras que funciona bien no es necesario hacerle mantenimiento porque ese sistema está constantemente en funcionamiento.

[Sobre la rentabilidad] este negocio no es rentable, actualmente porque por ejemplo otras empresas tienen gerente de operaciones, de ventas y 2 choferes, entonces tienes que trabajar más duro. [Igualmente, las persona con discapacidad] por economía quieren viajar en el más cómodo. [En cuanto a la accesibilidad] yo creo que sí le importa [a los pasajeros] porque mucha gente me ve y me aborda, me llama por teléfono

5) ¿Qué lo diferencia de los transportes tradicionales o los taxis por aplicación? ¿Cuál sería el valor agregado? (Ventajas)

Yo tengo mucho cuidado de aceptar un servicio porque generalmente los servicios para personas con discapacidad son mayores al hospital, a una cita médica, para una hemodiálisis o para una emergencia o para ir a un restaurante o para ir a pasear. Entonces cuando es al hospital o a una cita; la cita es a las 10am, pero tú lo dejas 9:30am para la recogerlo a las 11:30am y [recién] te puedes comprometer con otra persona a la 1pm, calculando tu tiempo; pero el problema es que llega a la clínica el cliente y en las citas están atrasadas o el médico no ha venido, etc. entonces ya no sale a la hora que tú has programado, sale un poco más tarde y complica el siguiente servicio. Por eso es que hay que tener mucho cuidado en aceptar servicios muy pegados. Ha habido momentos en que he tenido que correr, tomar el riesgo para no quedar mal.

6) ¿Qué dificultades encuentra en temas de movilidad y accesibilidad para Personas con discapacidad (PCD)?

Es un servicio que recién está iniciándose, no hay buena cultura acá aún, hay la mayoría de personas agarran a sus pacientes y pagan un taxi, una Station Wagon y la suben, la sacan de la silla, la silla va atrás y después cuando llegan al hospital otra vez hacen la misma jugada. Este servicio que yo estoy haciendo es nuevo, no había.

7) ¿Qué opinión tiene sobre la falta de accesibilidad en Lima para las PCD a nivel? (Transporte, calles, edificios, etc.) ¿Cree han existido mejoras respecto a la última década?

[Sobre el estacionamiento o parqueo] Yo no he pedido ningún permiso especial pero la camioneta tiene un símbolo de discapacidad, tiene un símbolo en ambos lados, entonces se justifica cuando hay una persona con silla de ruedas ahí; pero yo no me estaciono solo. Por ejemplo, yo quiero ir a hacer una gestión; yo a pesar que [la camioneta] tiene el símbolo, yo no me estaciono en el sitio para personas con discapacidad porque no estoy llevando a nadie que tiene una discapacidad en este momento. Cuando está en uso yo no saco ventaja [de mi trabajo]. Pero la mayoría de estacionamientos ya se encuentra ocupado, como tú dices, ningún carro tiene ningún sticker que indique que es para una persona con discapacidad y no puedes hacer nada porque no sabes dónde está [el conductor]; pero sitios donde sí los hacen respetar. Por ejemplo, acá en este parqueo no hay para personas con discapacidad, debería haber en cada cuadra uno.

Pero lo que está haciendo el gobierno, recién está haciendo algo por las personas con discapacidad, recién las veredas las han acoplado, antes no había esto que hay ahora, al menos es algo. El tema de gobierno es pésimo, todos entran a robar, no les importa.

8) ¿Cómo se podría replicar la experiencia de su empresa a nivel general? ¿Conoce algún otro servicio similar al que presta?

He visto 2 empresas más: YO VOY, sé que está en Lince, y está ACCESIBLE que su sede está en La Molina. De ahí descubrí hace poco un señor que creo que fue el pionero, tenía una camioneta Volkswagen, me la enseñó, la está vendiendo, en Miraflores; pero ya no trabaja. La camioneta la tiene ahí que tiene una rampa eléctrica. [De los servicios de las municipalidades] había uno de San Borja y otro de Surco, pero creo que no tienen rampa, a la fuerza lo levantan [al pasajero].

Por ejemplo, traer una rampa como la mía desde Estados Unidos cuesta aproximadamente unos 1500 a 2000 dólares y los ganchos. [Pero en Estados Unidos] utilizan mejores, la Ford 350 con rampa eléctrica.

Yo creo que el mercado va crecer, siempre se va haber abuelitos o personas con movilidad reducida siempre. No se sabe en qué momento puede pasar algo y la familia va querer que uno esté bien

9) ¿Considera que servicios como el suyo deberían estar regulados por ley? Por ejemplo, en la Ley General de Transporte y Tránsito hablan sobre transporte adaptado.

[Sobre el transporte adaptado para personas con discapacidad] yo no he leído esa parte, pero igual tengo que investigar porque tengo que saber qué derechos tengo porque no hay nada prácticamente para esto. Incluso no hay una placa especial, ni hay nada para una unidad que transporta o que manejan personas con discapacidad porque hay personas con discapacidad en silla de ruedas que manejan.

[Sobre implementar una calcomanía que los identifique], ese es un descuido tremendo, cada municipalidad debería hacerlo, aunque también el problema es que se prestaría para a que estas autorizaciones salgan a diestra y siniestra, tú sabes cómo es acá. Nadie puede hacer nada. Es por la falta de transporte público del Estado que han salido estos servicios. La gente necesitaba movilizarse, por eso han salido tantas líneas, el Estado se descuido

[Este servicio] debería tener una regulación propia, su placa propia pero acá no hay nada de eso. En el reglamento de tránsito no hay nada de eso, eso está mal. [Eso] es una dificultad porque yo a la camioneta la he variado, le he cambiado asientos, estoy trabajando con una placa como de micro, estoy metido en el montón de micros entonces me tratan como si yo fuese un micro, una combi. Debería haber un rubro especial con una placa especial como la tienen las ambulancias. [Elo] incrementaría un poco más este tipo de transporte

10) ¿Quién debería ser el principal responsable de promover un transporte inclusivo? ¿La empresa privada o el Estado?

En Estados Unidos, [el servicio] está subvencionado, el seguro identifica a las personas que necesitan movilizarse y les mandan esa unidad. Yo, si me recogen de Estados Unidos y tengo silla de ruedas, no me cuesta nada a mí, le cuesta al seguro, el seguro es el que le paga. Allá hay mucho millonario que crea asociaciones, ven personas que necesitan apoyo y les regalan sillas de ruedas y otros implementos. Es otra realidad, otro mundo

11) ¿Cómo ve el futuro del transporte público de aquí a unos 10 años?

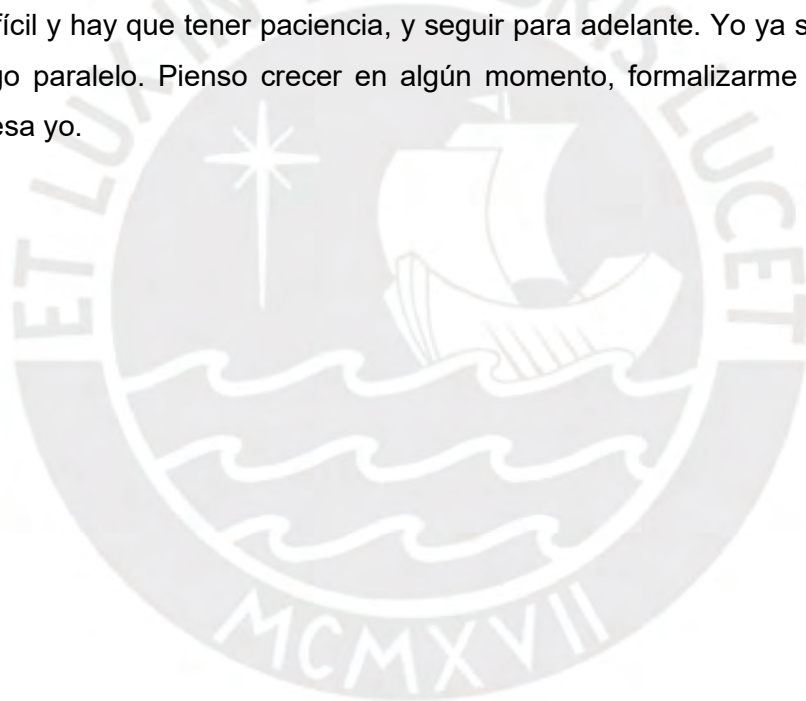
[Sobre la inaccesibilidad actual en Lima], estamos en proceso, estamos en transición. A como era antes que no había nada, ni siquiera veredas. Algún cambio importante que yo haya visto está lo de las veredas y las construcciones, el reglamento ahora está obligando a que todas las

construcciones nuevas tengan acceso a personas con discapacidad [por medio] de elevadores y rampas. Los edificios antiguos no [tenían estas características].

12) ¿Alguna reflexión que nos quiera compartir?

[En cuanto a la accesibilidad en sí] todos los problemas que tenemos acá, en nuestra ciudad, deben ser solucionado por los ciudadanos, nosotros debemos solucionarlos. No todos podemos estar dando órdenes para que manejen y solucionen el problema, pero ellos no lo hacen, se creen reyes y no hacen nada, se roban la plata. Eso es lo que tenemos que arreglar. Todos los problemas tenemos que solucionarlos nosotros. Ellos tienen que gobernar a favor de nosotros, de la ciudadanía, a favor de nosotros, pero al final termina robando y no hacen nada. Todos los problemas de accesibilidad, de transporte, todo, nosotros como ciudadanos debemos solucionar. Nuestros representantes deben trabajar en favor de nosotros

Es un rubro difícil y hay que tener paciencia, y seguir para adelante. Yo ya soy jubilado y este trabajo lo tengo paralelo. Pienso crecer en algún momento, formalizarme completamente y hacer la empresa yo.



Apéndice F: Entrevista virtual a la ingeniera Liz Zúñiga Robles – Fundadora de ACCESIBLE

1) ¿Cómo inició su proyecto? ¿Cuál es el fin primordial de este?

Antes de empezar este proyecto y emprendimiento, te comento que estuve trabajando en el área de Proyectos de la Fundación ONCE en Madrid, España, de esta manera puede acercarme más a conocer sobre discapacidad, sobre las necesidades, sus dificultades y a diferentes personas con discapacidad que trabajaban conmigo. Laboré en Proyectos de Tecnología, ya que soy Ingeniera de Sistemas en Informática.

Uno de mis compañeros tenía movilidad reducida usaba el servicio de transporte privado accesible, ya sea para ir de su domicilio al centro laboral, o viceversa. Desarrolle un proyecto de innovación en transporte accesible, el cual junto con un equipo lo plasme cuando llegué a Perú, en la cual innovamos con mejoras con respecto al de España, ya que veía la necesidad de contar con un servicio cómodo y eficiente y que se una alternativa para los problemas de movilidad o de traslado que frecuentemente encontraban las personas con movilidad reducida. Fuimos los primeros en Perú y con un concepto distinto al servicio de taxi particular.

2) ¿Qué valorización tiene su servicio? ¿Es sustentable dentro del mercado? (Costos, tarifas, inversión)

Hay muchas variables que se debe considerar, somos una empresa constituida formada por un equipo de colaboradores, tenemos personal de ventas, operaciones, servicios, etc. Nuestro principio es entregar un servicio de calidad, por tanto, hay costes por cubrir y los cubrimos al 100%, ya que no somos Fundación ni ONG, los costes laborales son altos, además de los indirectos, directos, seguros, administrativos, contables, etc.

Es sustentable mientras no exista una competencia desleal que copia el producto sin tener conocimiento, ofreciendo vehículos que incumplen normativas, estándares, tarifas más bajas con menos calidad, falta de conocimiento, y que no son constituidos ni regulados. Sin embargo, cuando al Cliente le interesa la calidad y su seguridad regresa porque no le ofrecen vehículos totalmente accesibles, ni seguridad, ni calidad de servicio.

3) ¿Qué lo diferencia de los transportes tradicionales? ¿Cuál sería el valor agregado? (Ventajas)

Nuestro concepto de servicio. Ventajas, muchas, nuestras unidades son 100% accesibles, servicios adicionales que ofrecemos, crear e innovar para mejorar el servicio.

4) ¿Qué dificultades encuentra en temas de movilidad y accesibilidad para Personas con discapacidad (PCD)?

Dificultades muchas, no hay transporte público accesible y de calidad. La accesibilidad desde que sales de casa, falta de infraestructura urbana accesible, infraestructura de los sistemas de transporte tradicionales. Falta de accesibilidad en las edificaciones públicas y privadas.

5) ¿Qué opinión tiene sobre la falta de accesibilidad en Lima para las PCD a nivel? (Transporte, calles, edificios, etc.) ¿Cree han existido mejoras respecto a la última década?

Se está conociendo más sobre el tema, sobre la necesidad, pero mientras no se haga un plan de mejoras y avances con plazos razonables y definidos se seguirá parchando la ciudad y de eso no se trata.

6) ¿Cómo se podría replicar la experiencia de su empresa a nivel general? ¿Conoce algún otro servicio similar al que presta?

Replicar nuestra experiencia basada en la satisfacción de nuestros usuarios, su familia y amigos. Sobre otros servicios similares, he escuchado, pero están muy lejos de nuestro concepto. Es como si quieres un Hotel de 5 estrellas o uno de 2, todos tenemos la opción de elegir de acuerdo a nuestro presupuesto.

7) ¿Cómo ve el futuro del transporte público de aquí a unos 10 años?

Casi igual, porque no hay planes estratégicos hay planes en papel, reformas, decretos, pero sin presupuesto, sin un proyecto destinado a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos independientemente de su condición, poco lograremos.

8) ¿Quién debería ser el principal responsable de promover un transporte inclusivo? ¿La empresa privada o el Estado?

El estado tiene la responsabilidad de proveer mejoras en los servicios públicos que se presta al ciudadano, que es quien paga y contribuye con sus impuestos.

9) ¿Considera que servicios como el suyo deberían estar regulados por ley? Es decir que puedan tener obligaciones y derechos como los tienen las empresas de transporte.

Nosotros estamos regulados por ley, quizás otros que han copiado el servicio no lo estén.

10) ¿Alguna experiencia que nos quiera compartir?

Soy Consultor Estratégico de Accesibilidad con un Postgrado en la Universidad Internacional de Catalunya, para hablar de discapacidad hay que conocerla o convivir con personas con discapacidad ya sea en casa o laboralmente, conocer sus necesidades y dificultades, si quiero de hablar de Accesibilidad debo de formarme y no solo ello sino demostrar con proyectos de carrera y realizados que puedo mejorar, hoy muchos hablan de Accesibilidad, pero creo son los expertos y con experiencia los que deben de dar las soluciones, zapatero a sus zapato.