

Segregación socio-espacial de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con discapacidad en la localidad de Kennedy, Bogotá, Colombia

Socio-spatial segregation of the Public Transportation Integrated System (SITP) for the handicapped people in the district of Kennedy, Bogota, Colombia

Edgar Gutiérrez-Bohorquez*

Recibido: noviembre 02 de 2019

Aceptado: diciembre 05 de 2019

Resumen

La presente investigación tiene como propósito reconocer y entender las dinámicas espaciales y sociales existentes dentro la localidad octava de Kennedy perteneciente a la ciudad de Bogotá (Colombia), teniendo como escenario central el Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, el cual adeuda las garantías mínimas para la movilidad de la población en condición de discapacidad. El estudio fue de tipo cualitativo, con un carácter descriptivo, lo que implicó la combinación y uso de diferentes técnicas de recolección de información, como encuestas, recorridos de campo apoyados en el uso de la aplicación móvil SW MAPS y de la observación participante.

Se encontró que la localidad tiene una infraestructura física insuficiente y con malas condiciones al momento de cubrir las necesidades de la población con discapacidad; el parque automotor del SITP tampoco cuenta con el acondicionamiento mínimo y necesario para un adecuado servicio ocasionando que este grupo acceda al servicio de manera difícil y, si lo hace, sea en horas valle y, por ende, se sienta apartado del resto.

A partir de la investigación, se logró ampliar el entendimiento de la percepción de segregación por parte de los habitantes con discapacidad, reconociendo sus necesidades y problemas de desplazamiento cotidianas; de igual forma, se ubicó espacialmente los paraderos, describiendo sus cualidades en cuanto a infraestructura. Por último, se elaboraron diversas recomendaciones y propuestas en pro de mejorar las condiciones del sistema.

Palabras clave: Sistema Integrado de Transporte Público, discapacidad, segregación.

Abstract

The following paper aims toward the understanding and recognition of the existing social and spatial spaces within the 8th district of Kennedy, which belongs to the city of Bogotá (Colombia), keeping the public transportation integrated system as the main scenario (SITP), which fails to provide the minimum standards in terms of mobility for the handicapped population. The study was qualitative, with descriptive features, which implied the combination as well as the usage of different techniques for data collection, such as surveys, field trips that were supported by the SW MAPS mobile application, and the participating observation.

About the findings we can say that the district has an insufficient physical infrastructure, with poor conditions to covering the needs of the handicapped population in the area; the SITP bus fleet does not have the minimal and necessary retrofit to provide a suitable service, which leads this kind of population to have very difficult access to it, even when it is not in peak hour, generating these people to feel left behind concerning the rest of the population.

As result of the research, the understanding of the perception in terms of segregation toward the handicapped population was broadened, by recognizing their needs and difficulties at the time of commuting; moreover, bus stops were spatially located, describing their characteristics in terms of infrastructure. Lastly, recommendations and proposals were made for the sake of improving the conditions of the system itself.

Keywords: public transportation integrated system, disability, segregation, socio-spatial.

* Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Colombia. Correo electrónico: edgarsociales@gmail.com

Introducción

La segregación socio espacial está relacionada con la separación de grupos humanos por diferentes razones: políticas, económicas, sociales y culturales, lo que lleva a una diferenciación territorial marcada. De acuerdo con Sabatini (2006), la ciudad latinoamericana presenta otras formas de segregación residencial, además de la separación según grupos socioeconómicos; es decir, amplía el espectro de entendimiento evitando caer en un sesgo puramente económico.

De manera práctica, la segregación puede ser entendida como la separación entre grupos en un espacio concreto (Pérez, 2011), derivada de gran número de variables y condiciones de diferentes órdenes que dan como resultado tales divisiones. Para Linares (2007), es la existencia de diferencias o desigualdades sociales dentro de un colectivo urbano y al agrupamiento de los sujetos según atributos específicos en aglomerados con tendencia a la homogeneización en su interior y a la reducción de las interacciones con el resto de los grupos.

Por su parte, el SITP, desde sus postulados iniciales, se planteaba como un instrumento que garantiza una mejor calidad de vida de los ciudadanos optimizando los niveles de servicio para los viajes que se realizarán en la ciudad (SITP, 2016). El decreto 319 de 2006, desde el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad, manifiesta las primeras intenciones de establecer un sistema de transporte urbano que cubriera las necesidades de movilidad de la población capitalina.

Por otro lado, la población con discapacidad es definida por las Naciones Unidas (ONU, 2006) como un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras por la actitud y el entorno, las cuales limitan su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con las demás.

La Convención Internacional sobre los derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006) propone y establece el paradigma social de la discapacidad haciendo partícipes al Estado y a toda la sociedad en general para la eliminación de cualquier tipo de barrera y de discriminación alguna, garantizando así su inclusión social. Dicha convención fue ratificada por Colombia a través de la ley 1346 de 2009, en la cual desde su artículo 9° se busca que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida; para ello, el Estado establecerá medidas para asegurar la accesibilidad en los espacios urbanos y rurales, incluyendo los servicios de transporte y demás formas de comunicación.

Por su parte, Palacios y Bariffi (2007), en su obra *La discapacidad como una cuestión de derechos humanos*, realiza un recuento histórico del concepto de discapacidad mencionando diferentes modelos de tratamiento. El primero de ellos es el de prescindencia, el cual, por su sinónimo de prescindir está relacionado con las culturas antiguas y los submodelos eugenésico y de marginación; ambos fundamentados en la exclusión.

El segundo modelo rehabilitador está basado en preceptos médicos de la era moderna y se asocia con los mutilados de la Primera Guerra Mundial, donde el discapacitado era visto como un problema propio del sujeto; está reducido al ámbito individual. Finalmente, el modelo social, el cual visualizó una serie de condicionamientos sociales como las causas mismas de la discapacidad; por eso, “parte de la premisa de que la discapacidad es una construcción y un modo de opresión social, y el resultado de una sociedad que no considera ni tiene presente a las personas con discapacidad” (Palacios y Bariffi, 2007: 19). Este último modelo, a su vez, fundamentó la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad del 2006, lo que generó un cambio de paradigma, posicionando a la discapacidad como una cuestión de derechos humanos.

De la misma manera, la ley estatutaria 1618 de 2013 establece las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad dando mayor relevancia al artículo 1º, el cual pretende garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de sus derechos mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables, así como eliminar toda forma de discriminación; ello en concordancia con la Ley 1346 de 2009, que ratifica erradicar barreras actitudinales, comunicativas y físicas (artículo 2); tener acceso y accesibilidad (artículo 14, numeral 2); y, finalmente, el derecho al transporte (artículo 15, numeral 1). Además, el censo general del 2005 indicó que, de cada 100 colombianos con limitaciones, el 29.5% presenta impedimentos permanentes para caminar o moverse y el 14.9% para usar brazos y manos. A nivel global, teniendo en cuenta la discapacidad en el mundo, de cada 100 colombianos, el 6.3% tiene una limitación permanente, ubicando a Colombia en el segundo país con mayor número de personas con esta condición en Sur América después de Brasil (DANE, 2005).

Desde los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) planteados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, se resalta la salud y el bienestar de las personas, así como las ciudades y las comunidades sostenibles (ONU, 2016), por esto, en su conjunto, buscan mejorar la calidad de vida y el entorno de cada uno de los habitantes en general. De allí la necesidad de reconocer que los sistemas integrados de transporte pueden y deben contribuir en la construcción de ciudades prósperas y sostenibles, realizando y ejecutando modelos cada vez más funcionales y amables con el ambiente. También, es importante tener en cuenta los principios propuestos desde el movimiento Diseño Universal (DU), surgido en Estados Unidos para defender un diseño sin barreras arquitectónicas, accesible para todas las personas, con y sin discapacidad (Alba, 2012).

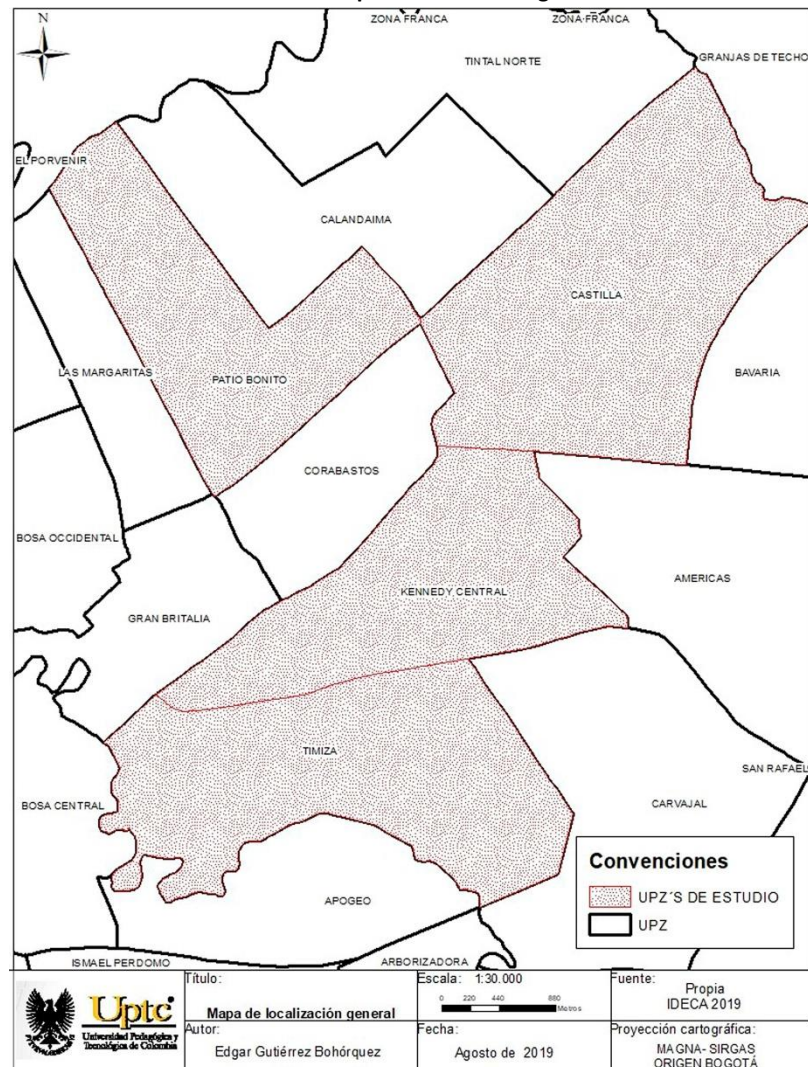
Desde lo normativo, se tomó como referente a la *Constitución Política de Colombia*, cuyo artículo 24 afirma que el desplazamiento y la movilidad de las personas sin importar su condición es un derecho (Constitución Política de Colombia, 1991); así como lo contemplado en la Ley 361 (Congreso de la República, 1997), en la cual se establecen los mecanismos de integración social de las personas con limitación específicamente desde el título IV, el cual presenta las normas y los criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida. Asimismo, la Norma Técnica Colombiana (NTC 4279) (ICONTEC, 1998), amplía esta visión, pues trata de la accesibilidad de las personas al medio físico, en edificios y espacios urbanos y rurales en vías de circulación peatonales y horizontales.

Descripción de la zona de estudio

La investigación se llevó a cabo en la localidad octava de Kennedy, ubicada al suroccidente de Bogotá; al norte limita con la localidad de Fontibón y el municipio de Mosquera; al sur, con Bosa, Ciudad Bolívar y Tunjuelito; al oriente, con Puente Aranda; y, al Occidente, con Bosa. De igual forma, se caracteriza por contar con una alta densidad de población, pues allí habitan casi 1'500,000 habitantes, constituyéndose en una de las localidades más pobladas de la ciudad. A nivel administrativo, se encuentra dividida en doce Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), que integran aproximadamente 438 barrios. El total de la localidad es de 3,855.45 hectáreas; el 98.1% es área urbana y el 1.8% es área rural. En relación con la extensión del Distrito Capital, la localidad de Kennedy representa el 11.12%, el tercer puesto en extensión (Secretaría Distrital de Planeación, 2009).

Por otro lado, la Alcaldía Mayor, en su publicación *Radiografía de la situación de discapacidad en Bogotá* de 2016, informa que Bogotá tiene 240,000 personas con discapacidad inscritas oficialmente, de acuerdo con la Secretaría de Salud. Sin embargo, esta cifra podría aumentar, pues se ha identificado un gran número de casos que por falta de información o desinterés no son registrados, sobre todo en los estratos más altos de la ciudad. Kennedy es la localidad con mayor porcentaje de población con discapacidad registrada con 13.7%; le siguen Rafael Uribe con el 10.0% y Bosa con el 9.5%; en cambio, La Candelaria sólo tiene un 0.8% (Lurduy, 2016). En el censo llevado a cabo en 2005 se estableció una población de casi 8 millones de habitantes, por lo cual, al ser amplia, merece tomarse en cuenta dentro los estudios de planeación y planificación de la ciudad.

Se delimitó un área de estudio conformada por las UPZ Castilla, Patio Bonito, Timiza y Kennedy central, pues cuentan con el mayor número de discapacitados de este espacio local, de acuerdo con el *Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad en el distrito capital para el periodo 2004-2015* (Secretaría Distrital de Salud, 2017) (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Mapa de localización general

Fuente: elaboración propia.

Metodología

La investigación contó con un enfoque cualitativo, a fin de ver una realidad más próxima al investigador, más cercana, pues se involucra directamente con los personajes e interviene la empatía y el reconocimiento de las particularidades individuales y únicas de los objetos de estudio. Para ello, se debe tener en cuenta el carácter contextual de los procesos, ya que interviene gran número de variables y alteran el estado de una situación; por lo tanto, es de carácter inductivo. Lo cualitativo busca comprender los fenómenos sociales; le da más peso a las descripciones interpretativas que a las frías estadísticas, lo cual implica una mirada holística y amplia de la geografía y del mundo, con la disposición de un constante interés por la exploración y el descubrimiento por parte del investigador.

Asimismo, su método es emergente, pues se acomoda a la realidad a estudiar; no es rígida ni vertical; permite adaptarse a los mecanismos para alcanzar el conocimiento; no necesariamente sigue una linealidad obligatoria, lo que forma un multicitlo de retroalimentación y reflexión permanentes. Aborda lo cotidiano, sin importar su condición social; evita a toda costa la homogenización de los actores; se da un reconocimiento del otro sin invisibilizarlo y resaltando sus características particulares.

El diseño, los métodos y las herramientas de recolección de información se pueden cambiar y pueden variar en el transcurso de la investigación, dependiendo de las circunstancias y del contexto abriendo un abanico de posibilidades para el levantamiento de los datos (Hernández, 2010). Por otro lado, existe una relación de respeto entre el investigador y los actores, ya que se manejan principios de confidencialidad y de honestidad, pues se deben tener en cuenta los consentimientos informados y permisos para manipular la información. De igual forma, los actores deben conocer los resultados obtenidos al final del proceso.

En pocas palabras, los referentes teóricos, los métodos y las herramientas metodológicas pueden variar y adaptarse a cualquier situación en particular, produciéndose una gran diversidad de planteamientos y abriéndose una gran gama de conocimientos y de puntos de vista que muchas veces escapan de las investigaciones de corte cuantitativo. Hernández (2010) afirma que la investigación cualitativa proporciona profundidad a los datos, dispersión, riqueza interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas. También aporta un punto de vista “fresco, natural y completo” de los fenómenos, así como flexibilidad.

A su vez, la investigación tuvo un carácter descriptivo; es decir, abordó detalladamente el fenómeno analizando cada uno de los temas relacionados con el problema geográfico. Es así como una de las funciones principales del método descriptivo es la capacidad para seleccionar las características fundamentales del objeto de estudio y su descripción detallada dentro del marco conceptual de referencia (Cerdeña, 2000).

Para llevar a cabo el objetivo relacionado con identificar las formas de segregación generadas por el SITP, se empleó la observación participante, entendida como esa modalidad donde el investigador conoce el fenómeno desde dentro. Las observaciones fueron registradas en diarios de campo, en los cuales se sintetizó de manera general lo que pasa a nivel cotidiano por parte de los usuarios en lo referente a su movilidad. Lo anterior se fortaleció con una serie de encuestas de satisfacción, aplicadas a 154 personas en condición de discapacidad, usuarios del SITP en la localidad, escogidos desde un muestreo no probabilístico y tomando dicha muestra por conveniencia.

Por otro lado, para alcanzar el objetivo de establecer la localización y las condiciones de los paraderos del SITP en la localidad, en cuanto a las condiciones de accesibilidad de la población en condición de discapacidad, se realizaron recorridos de campo, en los cuales a través de la aplicación móvil SW MAPS se tomó la georreferenciación de cada uno de los paraderos, para luego ser procesados en el programa ArcGIS y así producir una serie de mapas temáticos cualitativos, mostrando la infraestructura de cada uno.

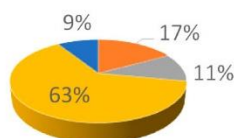
Por último, a fin de abordar el objetivo tres, relacionado con el planteamiento de alternativas de mejora a partir de la identificación de necesidades en las condiciones de acceso y accesibilidad al SITP dirigidas a la población en situación de discapacidad de la localidad de Kennedy, se recogieron y analizaron los datos para establecer posibles sugerencias y recomendaciones útiles para las autoridades de planeación y movilidad dentro del contexto local.

Resultados

En el cuadro 2, el 63% de los encuestados considera que la infraestructura del SITP es insuficiente al momento de cubrir las necesidades de la población, el 17% se siente conforme, un 11% no sabe y el resto está totalmente de acuerdo.

Cuadro 2. Gráfica de resultados sobre infraestructura del SITP

¿Cree usted que el SITP cuenta con la infraestructura suficiente (vías, paraderos, puentes, rampas) para cubrir las necesidades de la población discapacitada en la localidad?



■ totalmente de acuerdo ■ de acuerdo ■ no sabe ■ en desacuerdo ■ totalmente en desacuerdo

Fuente: elaboración propia.

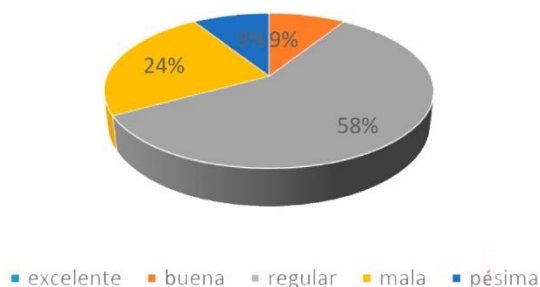
Contrastando lo anterior con los recorridos de campo, en el caso de las UPZ Patio Bonito y Timiza, especialmente, la mayoría de paraderos no tiene casetas, lo cual implica la inexistencia de un sitio adecuado para que una persona en situación de discapacidad pueda apoyarse o esperar en una posición cómoda la llegada del bus. Algo similar ocurre con la información en braille para los usuarios que son discapacitados visuales.

En cuanto a las rampas, son escasas y la superficie del suelo es diverso, pues algunas veces se encuentra en concreto, concreto deteriorado, pasto, adoquín o tierra, lo que impide que las condiciones de accesibilidad por parte de los usuarios sean las mejores. En la cuestión de los puentes, éstos son todavía más escasos, pues dentro de las UPZ estudiadas se encontraron alrededor de cuatro puentes, lo que representa una escasa infraestructura para el grueso de la población de la localidad.

Respecto a las condiciones de la infraestructura, para el 58% de los encuestados, son regulares; para el 24%, son malas; para el 9%, son pésimas; para el 9%, son buenas; y para el 0% son excelentes (ver cuadro 3); por lo tanto, muy pocas personas opinan que se encuentra en adecuadas condiciones para la prestación del servicio de transporte a la población discapacitada.

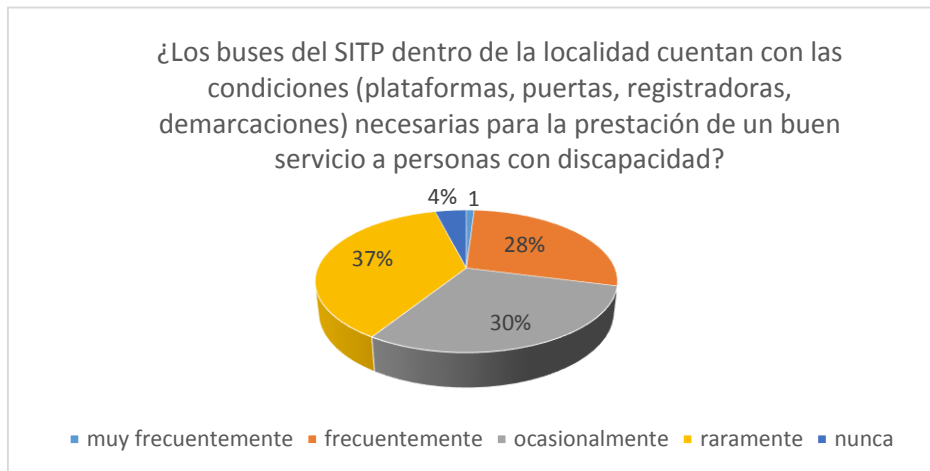
Cuadro 3. Gráfica de resultados sobre condiciones en infraestructura del SITP

¿En qué condiciones cree que se encuentra la infraestructura del SITP para prestar un adecuado servicio a la población discapacitada?



Fuente: elaboración propia.

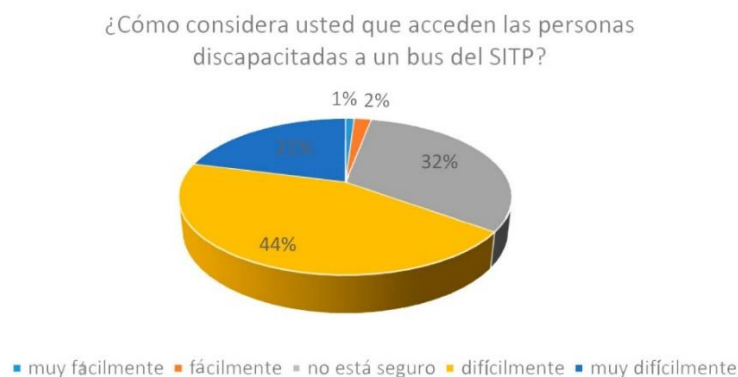
En los recorridos de campo, se pudo apreciar que las condiciones de infraestructura no son adecuadas para la prestación de un buen servicio a toda la comunidad, especialmente cuando aumenta el nivel de pluviosidad.

Cuadro 4. Gráfica de resultados sobre condiciones necesarias para la prestación de un buen servicio

Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la pregunta relacionada con las condiciones necesarias de los buses para la prestación del servicio a personas con discapacidad, mostrada en el cuadro 4, las respuestas son: 37%, raramente; 30%, ocasionalmente; 28%, frecuentemente; 4%, nunca; y 1% muy frecuentemente, lo cual demuestra que muy pocos están convencidos con las condiciones apropiadas por los buses y que la mayoría ve carencias o problemas. Esto afectaría básicamente a aquellos usuarios con una discapacidad de movilidad reducida, en especial a quienes usan bastones, muletas o sillas de ruedas, pues desde lo observado es evidente que se presentan dificultades en los escalones de acceso y en el paso por las máquinas registradoras.

Otro aspecto importante es que aquellos buses con la tecnología necesaria para brindar una completa satisfacción de los usuarios con problemas de movilidad tardan mucho en activar los mecanismos o el funcionamiento de las rampas, lo cual genera malestar dentro de los usuarios de las diferentes rutas y retrasos en el tráfico normal de la ciudad.

Cuadro 5. Gráfica de resultados sobre acceso de las personas discapacitadas al SITP

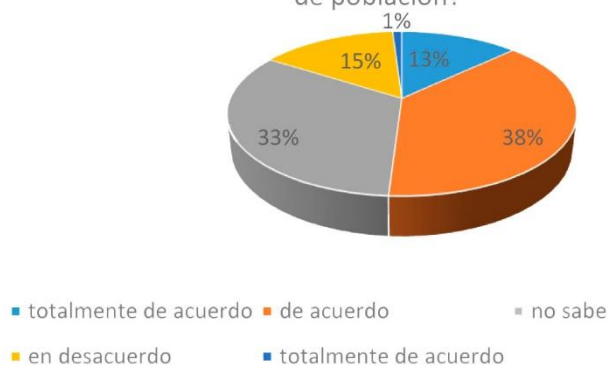
Fuente: elaboración propia.

Sobre la pregunta de cómo considera usted que acceden las personas discapacitadas a un bus del SITP, el 44% menciona que difícilmente, el 32% no está seguro, el 21% opina que muy difícilmente, el 2% cree que fácilmente y tan sólo un 1% señala que muy fácilmente; esto se traduce que en definitiva se tienen problemas de accesibilidad a las personas con discapacidad.

El cuadro 6 muestra el porcentaje de la pregunta relacionada con si usted considera que con las condiciones actuales del SITP la población discapacitada se sienta apartada o aislada del resto de población, de la cual el 38% está de acuerdo, el 33% no sabe, el 15% estuvo en desacuerdo, el 13% estuvo totalmente de acuerdo y un 1% señaló estar totalmente en desacuerdo.

Cuadro 6. Condiciones de segregación

¿Usted considera que con las condiciones actuales del SITP, la población discapacitada se sienta apartada o aislada del resto de población?

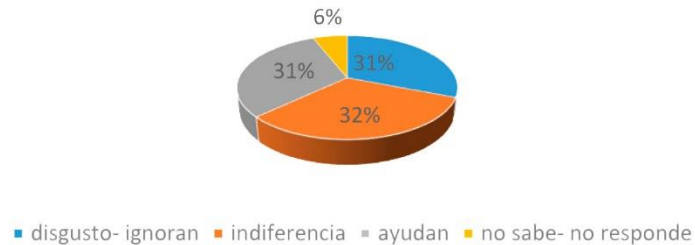


Fuente: elaboración propia.

Así, un gran porcentaje considera que sí existe segregación hacia este tipo de población y otro gran porcentaje desconoce la situación, en parte por desinformación o por falta de entendimiento. Por lo tanto, es una segregación silenciosa, pues es percibida sólo por los usuarios en condición de discapacidad y sus familiares; la demás población puede ser que no reconozca ni entienda las dificultades por las que pasa esta población.

Cuadro 7. Comportamiento de los usuarios en el sistema

¿Cuál es el comportamiento de los demás usuarios, cuando una persona en condición de discapacidad accede al sistema?



Fuente: elaboración propia.

Frente a la pregunta de cuál es el comportamiento de los demás usuarios cuando una persona en condición de discapacidad accede al sistema, al 32% le genera indiferencia, al 31% le provoca disgusto o ignora, otro 31% ayuda y el 6% restante no sabe o no responde. Se puede deducir que se presenta mucha apatía, insensibilidad y falta de formación de muchos usuarios del sistema. Lo anterior podría justificarse por una ausencia o escasa formación ciudadana, la cual debería ir encaminada a la consolidación de valores y comportamientos sociales, como el respeto, la tolerancia y la convivencia. Es decir, al estar ausente, no se crean lazos de fraternidad ni ayuda hacia los demás, primando lo individual sobre lo colectivo.

Cuadro 8. Horarios especiales

¿Cuál cree que es la franja de tiempo (horas especiales) en que los usuarios en condición de discapacidad acceden al SITP?



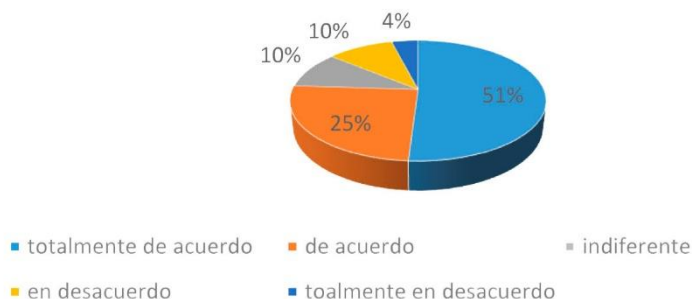
Fuente: elaboración propia.

La pregunta en torno a cuál cree que es la franja de tiempo (horas especiales) en que los usuarios en condición de discapacidad acceden al SITP, el 64% responde que entre las 11:00 a.m. y las 4:00 p.m., el 15% considera que después de las 10:00 p.m., el 14% no sabe o no responde, el 5% entre las 4:00 y las 7:00 p.m., el 1% entre las 7:00 y las 10:00 p.m. y un mismo porcentaje entre las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m.

Posiblemente, estos horarios coincidan con actividades cotidianas de la población discapacitada, tales como asistencia a citas médicas y a jornadas laborales y de estudio, las cuales muchas veces no coinciden con las actividades de las demás personas.

Cuadro 9. Horas pico

¿Las horas pico afectan la movilidad de las personas discapacitadas dentro del sistema?

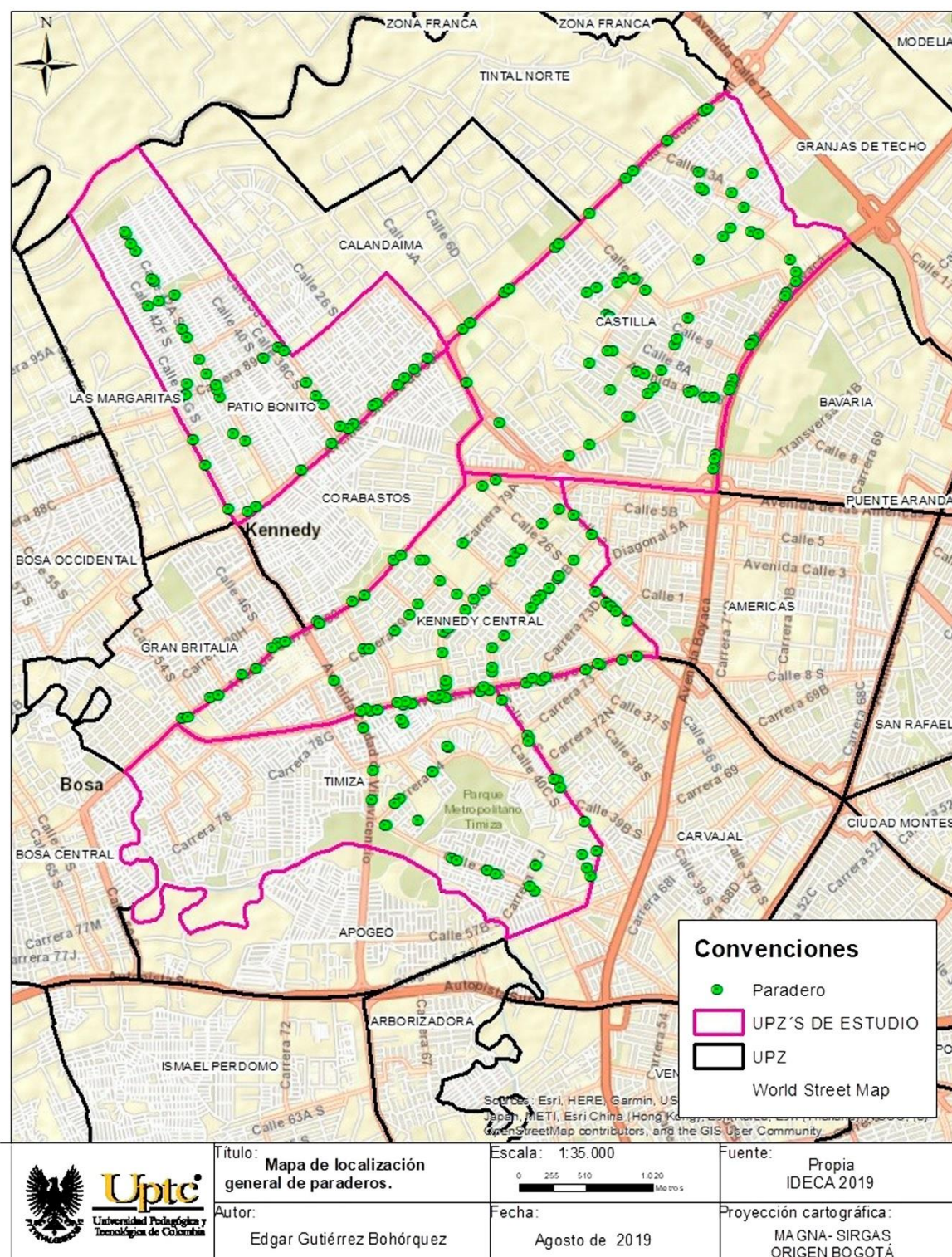


Fuente: elaboración propia.

Finalmente, el cuadro 9 arrojó como resultado que las horas pico afectan la movilidad de las personas discapacitadas dentro del sistema; el 51% está totalmente de acuerdo, el 25% está de acuerdo, el 10% es indiferente, el 10% está en desacuerdo y el restante 4% está totalmente en desacuerdo.

Para alcanzar el segundo objetivo relacionado con la georreferenciación de los paraderos y sus condiciones actuales, se utilizó la aplicación móvil SW MAPS, la cual permitió registrar la ubicación de los puntos. Posteriormente, se elaboró una lista de chequeo en formato Excel, cuya base fueron algunos principios del diseño universal; se fijaron algunas características generales, como los avisos en braille, las condiciones de la superficie dura del suelo, la señalización, entre otros, que se convierten en restrictores para las personas en condición de discapacidad. Por último, esta información se ingresó al programa ArcGIS para ser procesada y así producir mapas temáticos cualitativos, en los que se muestran los paraderos y sus condiciones reales. En el cuadro 10, se observa la delimitación de la zona de estudio (UPZ Castilla, Patio Bonito, Timiza y Kennedy Central) y se presenta la localización general de los paraderos del SITP Urbano.

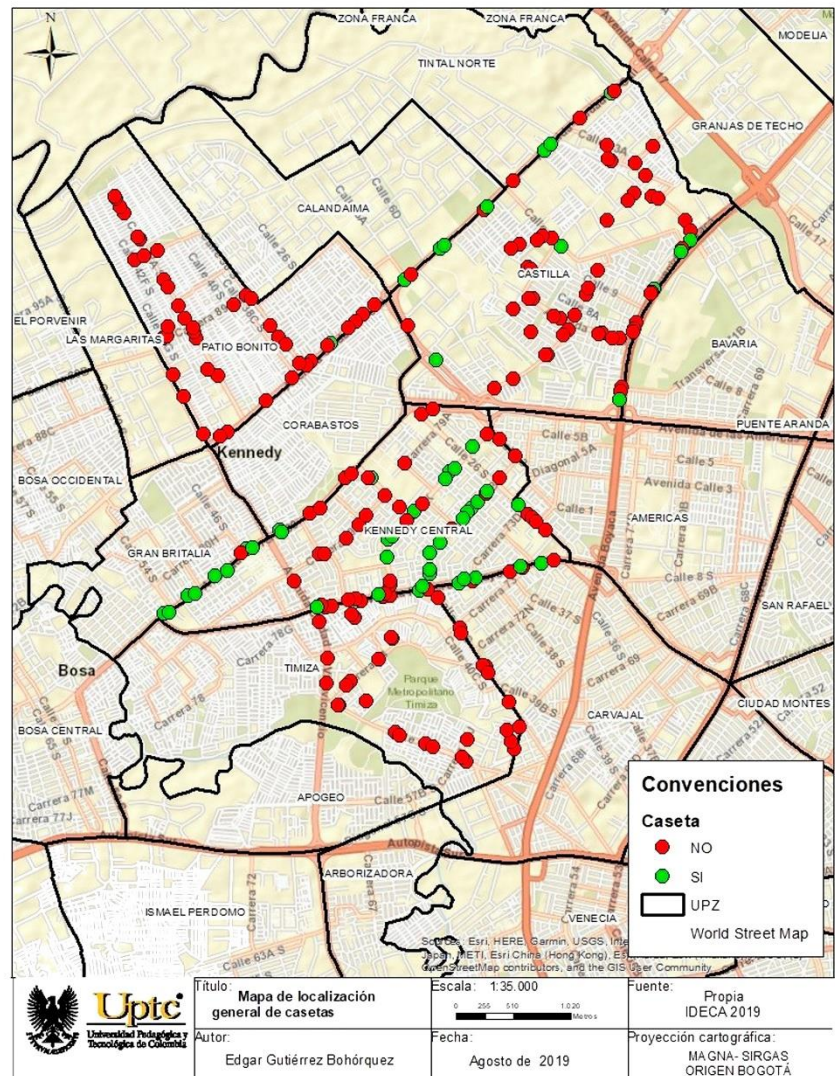
Cuadro 10. Mapa de localización general de paraderos



Fuente: elaboración propia.

El cuadro 11 presenta la existencia y ausencia de casetas en los paraderos estudiados; se puede distinguir la preponderancia de estos elementos en la UPZ Kennedy Central, con respecto a las demás UPZ; esto debido probablemente a la ubicación estratégica que permite la circulación de la mayoría de las rutas que conectan las demás UPZ y localidades cercanas como Bosa.

Cuadro 11. Mapa de localización general de casetas

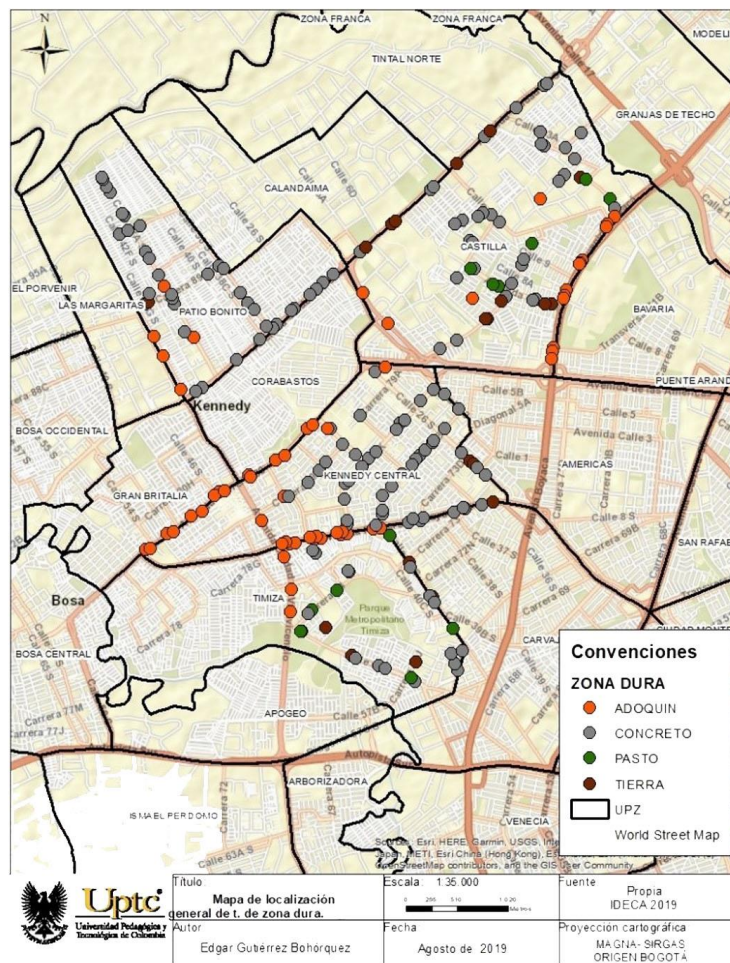


Fuente: elaboración propia.

El cuadro 12 indica el tipo de zona dura del paradero, si es de concreto, tierra, pasto y adoquín; se evidencia que la mayoría de estos son de concreto. Cabe resaltar que, por motivos de estandarización de los datos al momento de procesar el mapa, no se pudo discriminar el estado del material; es decir, en buen estado, fracturado, averiado o en

pésimas condiciones. Otro gran porcentaje de paraderos presentan el adoquín como material para el tipo de zona dura; es de tener en cuenta que la composición arcillosa del adoquín y la técnica utilizada para su instalación hace que la superficie no sea completamente uniforme y que genere filtraciones de agua dificultando el desplazamiento de las personas con discapacidad porque deben hacerlo por zonas irregulares arriesgando su integridad física. Los demás paraderos cuentan con una superficie en pasto o tierra las cuales generan mayor riesgo de accidentalidad para las personas, primero por el desconocimiento del terreno que puede ser irregular o puede presentar hundimientos y segundo, porque obliga a los usuarios a invadir la vía poniendo en riesgo su vida.

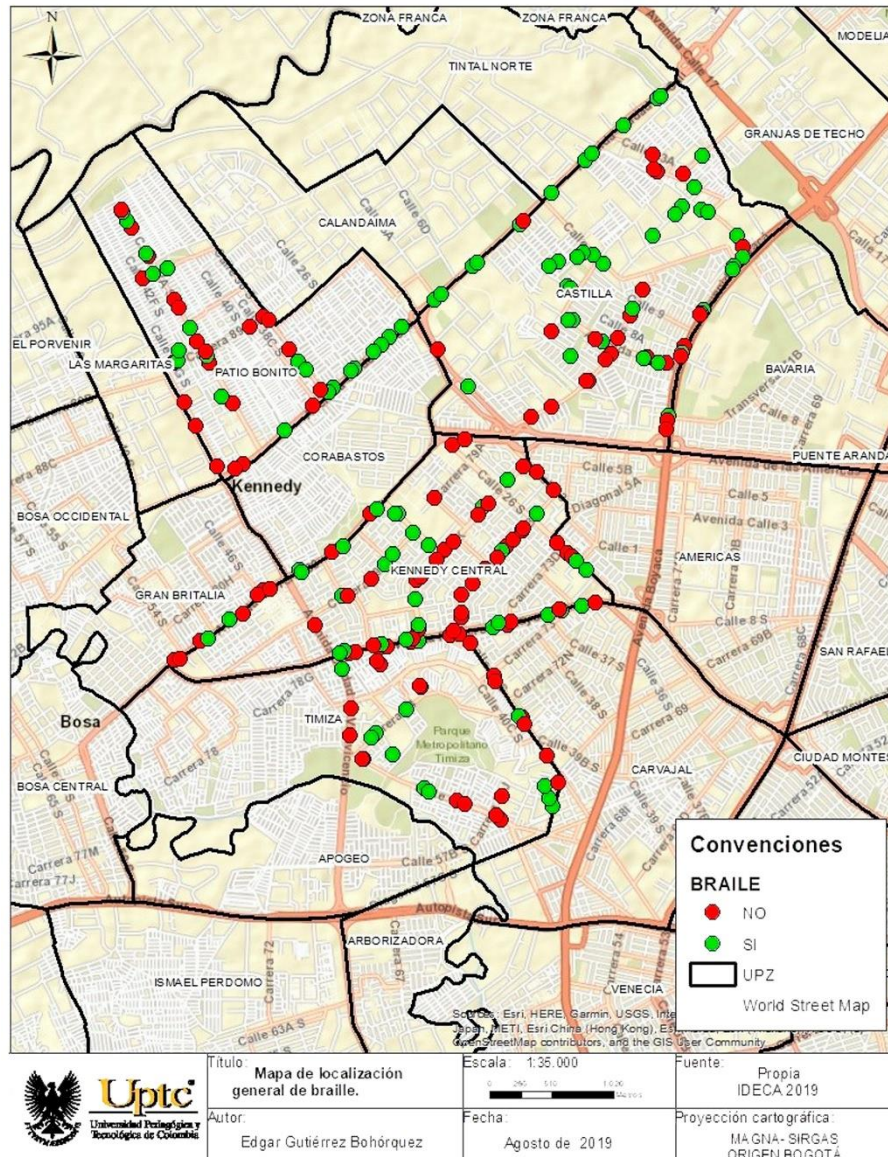
Cuadro 12. Mapa de localización de tipo de zona dura



Fuente: elaboración propia.

El cuadro 13 muestra la distribución de tableros braille en los paraderos; se puede destacar una distribución equitativa en las 4 UPZ estudiadas, aunque es importante mencionar que algunos de estos han sido retirados total o parcialmente de su sitio entorpeciendo la comunicación y la ubicación de las personas con dificultades visuales, generando retrasos en la operación del sistema porque se ven obligados a solicitar ayuda de terceros.

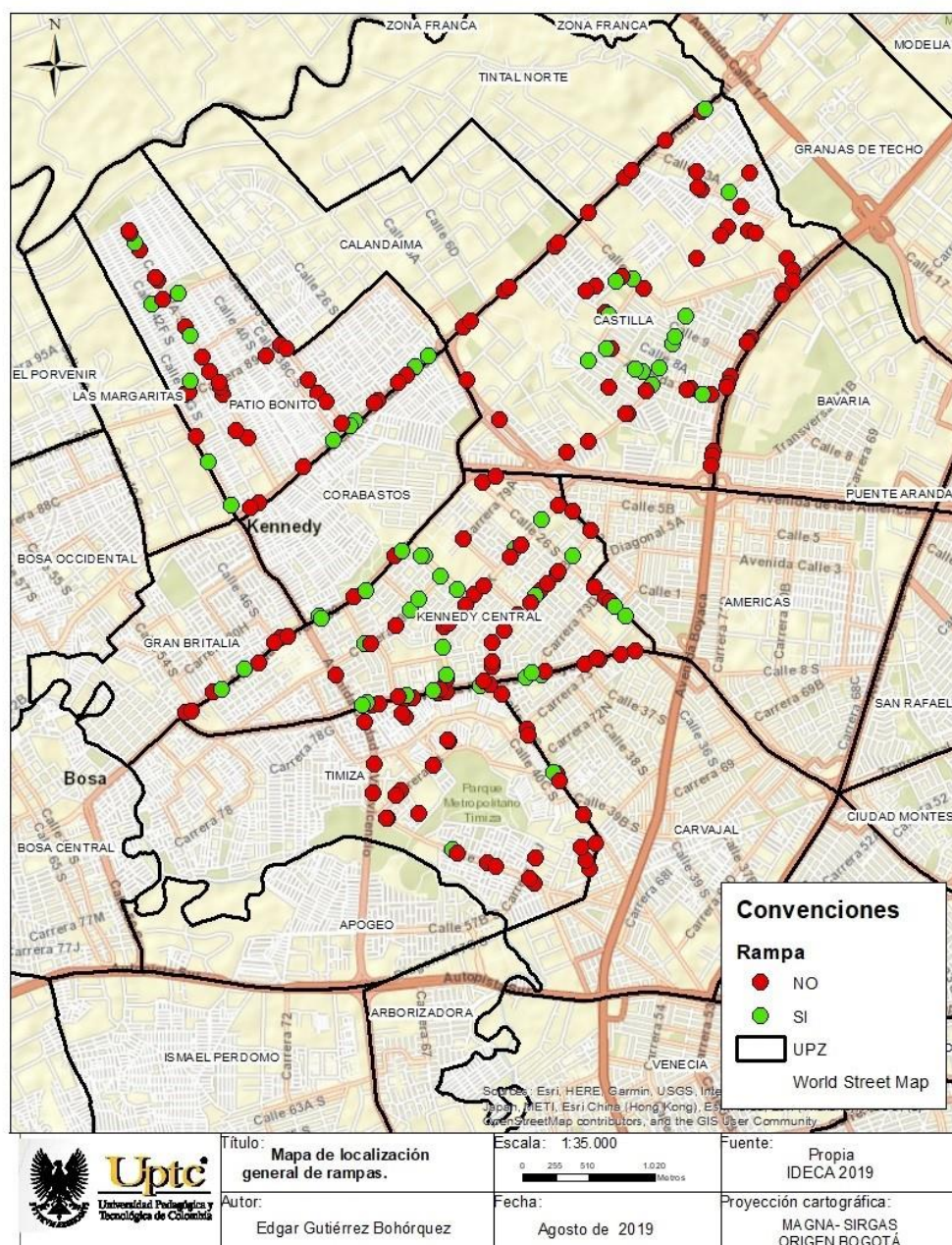
Cuadro 13. Mapa de localización general de braille



Fuente: elaboración propia.

En el cuadro 14 se puede apreciar que la mayoría de los paraderos carecen de sistemas de rampas para el acceso de las personas, especialmente discapacitadas, usuarios en sillas de ruedas, muletas, entre otros. Muchas de estas, se encuentran ubicadas en cordones comerciales y ciclorutas que impiden que cumplan su función eficientemente, porque son utilizadas por biciusuarios o comerciantes en sus labores diarias.

Cuadro 14. Mapa de localización general de rampas



Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con lo observado, se afirma la existencia de un problema para las personas en situación de movilidad reducida al no contar con la infraestructura completa de los paraderos; especialmente, casetas, rampas y superficies uniformes, pues no tienen la posibilidad de esperar cómodamente, sea por la realización de un esfuerzo físico extra o porque las condiciones atmosféricas hacen que el tiempo de espera tenga un impacto negativo más alto y los lleve a prescindir del servicio o a buscar otras soluciones para desplazarse, como bicitaxis y vehículos particulares no autorizados para este fin.

El tercer y último objetivo estuvo orientado a plantear alternativas de mejora a partir de la identificación de necesidades en las condiciones de acceso y accesibilidad al SITP dirigidas a la población en situación de discapacidad de la localidad de Kennedy. Después de analizar y de reconocer algunas dinámicas propias del sistema en la ciudad y dentro de la localidad, fue posible proponer acciones de mejora en cuanto a infraestructura, flota y cultura. La siguiente tabla resume las propuestas de solución a los problemas descritos anteriormente.

Cuadro 15. Propuestas de solución

Centro de interés	Propuesta de solución
Comunicación	Ampliar el sistema braille en los paraderos y los buses, describiendo con mayor detalle las diferentes rutas. Mejorar la señalización con relación a la información de los paraderos, así como clasificarlos en función de aquellos adecuados para la población discapacitada.
Accesibilidad	Implementar registradoras funcionales que ayuden al ingreso de las personas en condición de discapacidad reducida. Mejorar la malla vial y la superficie dura de los paraderos. Adecuar “paraderos amigables” que cuenten con la infraestructura pertinente para prestar un buen servicio a las personas discapacitadas. Adecuar los paraderos para que todos cuenten con rampas, caseta y sistema braille. Redistribuir algunos paraderos para equiparar las distancias de los usuarios. Reubicar paraderos de difícil acceso o en condiciones no adecuadas para el usuario.
Formación ciudadana	Sensibilizar a los usuarios frente al buen uso de los paraderos y en los buses promover una cultura ciudadana que respete los espacios destinados para las personas con discapacidad mediante campañas de educación. Implementar efectivamente la cátedra de educación vial, inicialmente en las instituciones educativas de la localidad de Kennedy, para lograr concientizar a la comunidad sobre la importancia del cuidado, el buen uso y el respeto de los espacios dispuestos para las personas con discapacidad en el SITP.
Rutas	Ampliar algunas zonas de acceso por parte del SITP

Fuente: elaboración propia.

Discusión

La presente investigación cobra relevancia a nivel geográfico y social porque parte del reconocimiento de que en la localidad de Kennedy existe un importante número de población con discapacidad que tiene derecho a desplazarse dentro de su ciudad a través del transporte público, el cual debe proporcionar condiciones adecuadas y dignas de movilidad, para así convertirse en un sector activo y productivo dentro de Bogotá, lo que contribuiría con el mejoramiento de su calidad de vida.

A pesar de que la población con discapacidad tiene un respaldo legal en el plano internacional y también cuenta con una legislación nacional, como el decreto 1660 de 2003, la ley 1346 de 2009, la ley estatutaria 1618 de 2013, entre otras, es claro que no existe una concordancia entre lo propuesto a nivel jurídico y la planeación y ejecución del SITP. Carreño (2015) plantea el derecho fundamental a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad aplicando el principio de progresividad; de allí el argumento que desde el SITP no existió ninguna garantía entre los mandatos constitucionales y legales vigentes en su momento y la implementación del sistema hacia el 2012, como lo menciona en su investigación:

Esto demuestra cómo TRANSMILENIO S.A. y la Alcaldía Mayor de Bogotá no garantizaron la accesibilidad al SITP para las personas con discapacidad física y sensorial, a pesar de que al momento del diseño y la ejecución inicial del sistema existían mandatos desde el derecho internacional, desde la constitución, desde la ley y los decretos que la reglamentan... (Carreño, 2015: 79).

De la misma manera, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su informe del año 2016, planteó a Colombia su preocupación respecto a la

inexistencia de un plan nacional para implementar las normas de accesibilidad y los escasos avances para asegurar la accesibilidad en áreas rurales, el transporte público, las instalaciones de servicios públicos, la información y comunicación y la accesibilidad para personas sordas, sordociegas y con discapacidad intelectual. También le preocupa que la accesibilidad no sea incluida como condición vinculante en la licitación de compra y concesión de servicios y bienes públicos.

Otros documentos oficiales, como la Ley 361 de 1997 y la Norma Técnica Colombiana NTC-4270 de 1998, referidas a las normas y a los criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, muestran también que esta normatividad no se ha cumplido dentro de la zona de estudio generando que a esta población se le dificulte su acceso al sistema de transporte público.

Teniendo en cuenta la segregación socio espacial, a nivel geográfico, la presente investigación puede proporcionar un mayor entendimiento del problema de la accesibilidad al SITP por parte de la población con discapacidad, ya que es de corte cualitativo y tiene en cuenta la percepción de los usuarios en el espacio local. Dentro de lo metodológico, se combinaron diferentes técnicas de recolección de información (encuestas de percepción) y de levantamiento cartográfico (recorridos de campo, fotografías y SIG), lo cual permitió contrastar y comprobar la realidad jurídica y geográfica en la cotidianidad de los usuarios.

Finalmente, la investigación convoca a volver la mirada hacia los problemas cotidianos a los que se enfrenta la población con discapacidad, que muchas veces no son reconocidos ni tomados en cuenta al momento de planear y ejecutar proyectos macro en torno a la movilidad de las ciudades, provocando con esto manifestaciones de segregación socio espacial que ameritan un campo específico de estudio.

Conclusiones

Desde la investigación, se puede concluir que el SITP es un sistema de transporte que segrega a la población discapacitada porque no garantiza la infraestructura mínima necesaria para la prestación de un servicio óptimo a la población con discapacidad; al hacerse un análisis de los mapas, muy pocos paraderos del transporte urbano cuentan con las condiciones completas para prestar un servicio eficiente; muchos de estos carecen de casetas, rampas, un tipo de zona dura adecuada y lenguaje braille, incumpliendo claramente la Ley 361 de 1997 y NTC 4279. Igualmente, la flota de buses urbanos en su totalidad no cuenta con las adecuaciones necesarias para el acceso de la población en estudio; además, el comportamiento de los demás usuarios en el sistema es en su mayoría de indiferencia y disgusto.

La cobertura de servicio urbano por parte del SITP alcanza la mayoría de las zonas, sin embargo, en algunos lugares no tiene incidencia, dando pie a otros tipos de transporte, como el bicitaxi y los automóviles particulares sin licencia de servicio público, lo que acarrea mayores costos, más desplazamientos, aumento de tiempo en recorridos y condiciones de inseguridad. Dependiendo del tipo de discapacidad, los usuarios que hacen uso del sistema pueden presentar un esfuerzo físico mayor que el de la demás población, pues deben desplazarse hacia los paraderos que más se adapten a sus limitaciones y necesidades. Esto implica que muchas veces tengan que recorrer grandes distancias para encontrar una rampa, una caseta o un aviso en braille, lo que los lleva a utilizar otras formas de transporte o simplemente prescindir del servicio.

Durante los recorridos de campo, se encontraron manifestaciones de inseguridad, vandalismo y escaso cuidado de lo público, vistas en el deterioro de las señalizaciones, los avisos braille y las casetas, lo que da muestras de la carencia en formación ciudadana y una falta de aprecio hacia la infraestructura urbana.

Referencias

- Alba Pastor, C. (2012.) *Aportaciones del diseño universal para el aprendizaje y de los materiales digitales en el logro de una enseñanza accesible*. Recuperado de <https://diversidad.murciaeduca.es/publicaciones/dea2012/docs/calba.pdf>
- Carreño, A. (2015) *Acceso al transporte público para personas con discapacidad en Bogotá: caso SITP*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.
- Cerda, H. (2000). *Los elementos de la investigación*. Bogotá: El Búho.
- Congreso de la República (1997). *Ley 361 de 1997*. DO: 42.978
- Constitución Política de Colombia (1991), *Constitución Política de Colombia*. Recuperado de: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>
- DANE. (2005). *Censo general de discapacidad*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística
- Hernández Sampieri, R. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.
- ICONTEC. (1998). *Norma técnica colombiana NTC 4279*. Segunda actualización 2005.
- Linares, S. (2007). Análisis multidimensional de la segregación socioespacial en Tandil (Argentina) aplicando SIG. *Investigaciones Geográficas*, 0(44), 149-166. doi:<https://doi.org/10.14198/INGEO2007.44.08>
- Lurduy Jiménez, M. (2016). *Radiografía de la situación de discapacidad en Bogotá*. Recuperado de: <http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/integracion-social/radiografia-discapacidad-bogota>
- ONU (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo*. Documento recuperado de <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/OptionalProtocolRightsPersonsWithDisabilities.aspx>
- ONU (2016). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/Recomendaciones-comite-colombia-2016.pdf>
- Palacios, A. y Bariffi, F. (2007). *La discapacidad como una cuestión de derechos humanos. Una aproximación a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Cinca, Madrid, España.
- Pérez, E. (2011) Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 26, núm. 2 (77). Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31223581006> el 26 de febrero de 2017.
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2009). *Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009*. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documentos/08%20Localidad%20de%20Kennedy.pdf>
- Secretaría Distrital de Salud (2017). *Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad en el distrito capital para el periodo 2004-2015*.
- SITP (2016). *Sistema Integrado de Transporte Público*. Recuperado de: <http://www.sitp.gov.co/>