

Responsabilidad Estatal por la Falta de Control al Servicio Público de Transporte Intermunicipal  
a Personas con Movilidad Reducida

Heler Aponte Gómez

Universidad La Gran Colombia  
Facultad de Derecho, Especialización en Derecho Administrativo  
Bogotá D.C  
Octubre de 2010

Responsabilidad Estatal por la Falta de Control al Servicio Público de Transporte Intermunicipal  
a Personas con Movilidad Reducida

Heler Aponte Gómez  
Especialización Derecho Administrativo

Universidad La Gran Colombia  
Facultad de Derecho, Especialización en Derecho Administrativo  
Bogotá D.C  
Octubre de 2017

## **Resumen**

Promulgada la Carta Política de 1991, su artículo 90 reconoce que “cualquier daño ocasionado por acción u omisión a uno de los asociados, que no esté en capacidad de soportarlo, debe ser reparado”. La responsabilidad del Estado, frente a la accesibilidad del servicio público de transporte en especial para personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida, resulta bastante ambigua. Las connotaciones sociales, económicas y jurídicas que contienen, situación que lleva consigo la expedición del Decreto 1660 de junio de 2003, que reglamenta el acceso a los medios de transporte de las personas en condición de discapacidad, quienes se hacen acreedores a una especial protección e igualdad por sus derechos, libertades y oportunidades, además de la igualdad, que debe ser real y efectiva a través de medidas que favorezcan estos grupos discriminados y marginados. En esta norma, se dispone proteger la debilidad manifiesta y sancionar los abusos o maltratos contra ellos, también les permiten el acceso a todos los escenarios y servicios públicos, como el transporte, la omisión de lo anterior puede dar lugar a adjudicar una responsabilidad al Estado.

Palabras Claves: Inclusión, locomoción, movilidad reducida, responsabilidad estatal, transporte público de pasajeros.

## **Abstract**

Promulgated in the Political Charter of 1991, article 90 recognizes that, "any damage caused by action or omission to one of the associates, who is not able to support it, must be repaired." The responsibility of the State, face to the accessibility of the public transport service, especially for people with disabilities and / or reduced mobility, is quite ambiguous. The social, economic and juridical connotations they contain, a situation that leads to the issuance of Decree 1660 of June 2003, which regulates access to the means of transport of persons with disabilities, who are entitled to special protection and equality for their rights, freedoms and opportunities, in addition to equality, which must be real and effective through measures that favor these discriminated and marginalized groups. In this norm, it is arranged to protect the manifest weakness and to sanction the abuses or mistreatment against them, also allow them the access to all the scenarios and public services, like the transport, the omission of the previous will be able give place to award a responsibility to state.

Keywords: Inclusion, locomotion, reduced mobility, state responsibility, public passenger transport.

## Tabla de Contenido

Introducción.....	6
Materiales y Método .....	8
1. Responsabilidad del Estado en la Constitución política de 1991.....	9
1.1. Responsabilidad subjetiva.....	9
1.2. Responsabilidad Objetiva: .....	10
1.3. Teorías para endilgar Responsabilidad al Estado.....	10
1.4. Regímenes Objetivos .....	12
1.5. De la Responsabilidad del Estado por la Omisión Frente a la Accesibilidad al Transporte Público de Pasajeros .....	13
2. Marco Constitucional y Legal Accesibilidad al Transporte Intermunicipal de Pasajeros para Personas con Movilidad Reducida .....	16
2.1. Bloque de Constitucionalidad .....	16
2.2. Constitución Política .....	17
2.3. Orden Jurídico Interno .....	19
2.3.1. Ley 12 de 1987 .....	19
2.3.2. Ley 105 de 1993 .....	20
2.3.3. Ley 361 de 1997 .....	20
2.3.4. Decreto 1660 de 2003.....	21
2.3.5. Resolución 3636 de 2005 .....	23
2.4. Disposiciones Normativas del Transporte Intermunicipal.....	23
2.5. Rutas de Área de Influencia .....	26
2.5.1. Áreas de influencia y/o metropolitanas.....	26
3. Análisis de la Accesibilidad al Transporte de Pasajeros para Personas con Movilidad Reducida, con perspectiva jurisprudencial .....	27
3.1. Derecho a la Libertad de Locomoción .....	27
3.2. Derecho a la Igualdad .....	28
3.3. Derecho a la Accesibilidad .....	29
Conclusiones .....	32
Bibliografía .....	33

## Introducción

Es importante determinar qué tipo de responsabilidad le asiste al Estado por la falta de control frente a la accesibilidad al transporte público intermunicipal de pasajeros para personas con Movilidad Reducida. El Estado Colombiano no ha garantizado a esta población el acceso seguro al transporte público intermunicipal de pasajeros, pues no se cuenta con vehículos accesibles, por lo cual es importante identificar la normatividad vigente sobre la accesibilidad al transporte público intermunicipal de pasajeros, en relación a este grupo de personas y a su vez realizar un análisis con perspectiva jurisprudencial sobre la responsabilidad del estado en Colombia y las accesibilidades al transporte público intermunicipal de pasajeros. Sin embargo, a la fecha la garantía al derecho a la movilidad de las personas en situación de discapacidad, en especial personas con movilidad reducida, no es efectiva, no obstante, en el compendio normativo, los ciudadanos que se encuentran con movilidad reducida deben afrontar una realidad muy diferente a la plasmada en las leyes, pues si bien es cierto, el Estado ha reconocido ciertos derechos para estas personas, pero esta garantía no se cumple, por omisión del propio Estado, al rechazar los postulados constitucionales y legales.

La completa integración de una persona en la sociedad pasa por la utilización libre, cómoda y segura de los medios de transporte que se encuentren a su disposición. Muchas de las actividades de la cotidianidad, bien sean profesionales, académicas, de ocio, participación social, etc., requieren un desplazamiento a través de un medio de transporte que reduzca los costos en tiempo o esfuerzos físicos. Poder acceder a los medios de transporte, ya sean públicos o privados, resulta de mucha importancia para que todas las personas puedan desarrollar su actividad personal y profesional, sobre todo para las personas con movilidad reducida.

Hablar de accesibilidad a los sistemas de transporte público, no es nuevo en Colombia. El legislador con el ánimo de dar un desarrollo a lo contemplado en los artículos 13, 47 y 54 de la Carta Política, consagró establecer los mecanismos de integración social de la personas con limitación, el deber de las empresas de transporte público y privado, facilitar el desplazamiento para personas en situación de discapacidad, así mismo estableció el acceso al transporte público como un derecho fundamental para todas las personas con discapacidad.

La falta de control del Estado para garantizar el acceso al servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros con movilidad reducida, genera una clara violación de los derechos de las personas sujetos de especial protección constitucional y por ende una clara responsabilidad el Estado, esa responsabilidad del Estado nace como consecuencia de una omisión administrativa en el cumplimiento de sus deberes y por ende esa inactividad administrativa debe ser sancionada hasta patrimonialmente cuando genera en las personas con movilidad reducida daños o perjuicios que tengan el carácter de indemnizables.

El Ministerio de Transporte por mandato legal, ha definido la accesibilidad del servicio público intermunicipal de pasajeros por carretera sin embargo, la misma entidad administrativa sigue expidiendo tarjetas de operación a vehículos desconociendo las normas técnicas mencionadas por él mismo y por ende desconociendo la garantía de accesibilidad al transporte público para personas en situación de discapacidad.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Es pertinente para el presente estudio responder a la pregunta ¿qué tipo de responsabilidad le asiste al Estado, por la falta de control al servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros para personas con movilidad reducida?, cuestionamiento que permite desarrollar una discusión en la cual se abordan tres capítulos así:

Capítulo primero, se abordara el tema de aproximación a la responsabilidad del Estado frente a las personas con movilidad reducida, en el capítulo segundo se identificara el compendio normativo colombiano sobre el acceso al servicio público de transporte intermunicipal para personas con movilidad reducida y en el tercer capítulo se hará un análisis de la accesibilidad al servicio de transporte para personas en condición de discapacidad o movilidad reducida e perspectiva jurisprudencial

Elementos fundamentales para finalizar la reflexión con recomendaciones y conclusiones, que permitan avanzar jurídicamente en el tratamiento legal para los connacionales, considerados en condiciones especiales.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### **Materiales y Método**

Se plantea un estudio de tipo proyectivo, descriptivo, siguiendo para ello las reflexiones de (Hernández, Fernández, & Baptista, 2006, pág. 80), al citar a (Danhke, 1989) “busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, comunidades, grupos, procesos y objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis”. Consiste entonces, en describir el fenómeno de la movilidad intermunicipal para personas en condición de discapacidad, a través de un análisis jurídico de las normas, y en el Estado colombiano, se pretende garantizar el acceso y desplazamiento de estas personas, con el fin de protegerlas y sancionar los abusos cometidos al respecto.

Con una metodología cualitativa, se pretende identificar cuál ha sido la aplicación de las disposiciones legales en materia de transporte intermunicipal para personas con movilidad reducida, apoyados en los pronunciamientos de las Altas Cortes, en pro de garantizar los derechos de esta población, considerada con suma importancia por la propia Constitución.

El estudio se circunscribe a la línea de investigación de la justicia, la convivencia y la inclusión social, toda vez que, busca reflexionar y hacer pensar al lector sobre la relación del derecho –RESPONSABILIDAD DEL ESTADO- y la accesibilidad al transporte público intermunicipal de pasajeros en situación de discapacidad. La falta de control del Estado para garantizar el acceso al servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros con movilidad reducida, genera una clara violación de los derechos de las personas sujetos de especial protección constitucional y por ende una clara responsabilidad el Estado, que se origina a partir de una omisión administrativa en el cumplimiento de sus deberes, que implica hasta sanciones pecuniarias e indemnizaciones.

De manera que, dar respuestas y soluciones a la pregunta problema, ¿qué tipo de responsabilidad le asiste al Estado por la falta de control al servicio público de transporte intermunicipal para personas con movilidad reducida? Conlleva un exhaustivo análisis doctrinal y jurisprudencial, que, a través de la interpretación jurídica, abra opciones y posibilidades, en el reconocimiento de la igualdad de derechos para quienes en situación de vulnerabilidad, reclaman acciones de parte del Estado, que les garantice su desarrollo y locomoción en condiciones técnicas de favorecimiento.



## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### 1. Responsabilidad del Estado en la Constitución política de 1991

Con la expedición de la Constitución de 1991, el daño antijurídico se ha convertido en el fundamento de la responsabilidad del Estado y por ende en el deber de reparación del mismo. En este sentido, el constituyente de 1991, consagró en el artículo 90 la concepción de daño antijurídico, así:

*...El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.*

El daño antijurídico ha sido determinado por la Corte Constitucional en la (Sentencia C - 410 de 2015), como “aquel daño que sufre la víctima sin tener el deber jurídico de soportarlo, constituyéndose así un perjuicio injusto a su patrimonio”. Así mismo, el Consejo de Estado en muchos de sus pronunciamientos lo ha entendido como, “una lesión de un interés legítimo, patrimonial o extra patrimonial que la víctima no está en obligación de soportar”, sustentado como lo manifiesta el Consejero Ponente Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en (Sección Tercera Exp 22366 de 2012)

Para hablar de daño antijurídico es importante tener en cuenta que las definiciones o aproximaciones conceptuales dadas por las Altas Cortes en Colombia, tienen como fuente la legislación y jurisprudencia española, estimando que, según la Corte Constitucional en (Sentencia C - 333 de 1996) para la doctrina española “el daño antijurídico no es aquel que nace como consecuencia de un actuar ilícito de la administración, sino que es el que se provoca a una persona que no se encuentra en el deber jurídico de soportarlo”.

Esa concepción de daño antijurídico ha sido fuente del derecho en el país y ha sido aceptada por la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, como se ha mencionado anteriormente.

Convirtiéndose así la responsabilidad del Estado en un mecanismo de protección de los derechos de los ciudadanos, frente a los daños ocasionados con las acciones lícitas o ilícitas de la administración. Entonces, la responsabilidad del Estado nace de un daño antijurídico, es decir, aparece de una acción u omisión lícita o ilícita del Estado que afecta patrimonial o extra patrimonialmente a una persona la cual no se encuentra en el deber jurídico de soportarlo.

En consecuencia, es recurrente pensar en cuál ha sido el origen y procedencia de esa responsabilidad del Estado, al igual que determinar la manera de operatividad de la misma. En ese entendido, cabe subrayar que ésta tiene sus orígenes en la responsabilidad civil, que, para Arturo Alessandri, citado por (Guío, Quintero, & Tejada, 2012, pág. 24), “(...) es la que proviene de un hecho o de una omisión que causa daño a otro. Puede ser contractual, delictual, cuasidelictual o legal”, la cual permite apreciarla desde dos teorías, la responsabilidad subjetiva y objetiva.

#### 1.1. Responsabilidad subjetiva

Esta responsabilidad indirecta fue la teoría inicialmente reconocida por la jurisprudencia y su fundamento es la culpa, entendida como la circunstancia en la cual incurría el funcionario del Estado y que con ocasión del desarrollo de sus funciones causa un daño o perjuicio a un tercero.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Bajo esta teoría la responsabilidad del Estado no deviene del daño, sino de la conducta de los agentes del Estado, de allí que el Estado tenga la obligación plena de elegir a sus agentes y vigilarlos de manera cuidadosa, de tal forma que, si estos incurren en culpa durante el ejercicio de sus cargos, esta repercute en la persona jurídica, considerándose que ésta igualmente incurre en culpa, in eligendo (culpa en la elección) o en culpa in vigilando (culpa en la vigilancia). (Celemín & Roa, 2004, pág. 130), aspectos que la doctrina asume del Derecho Administrativo, que para (Parada & Pons, 2007, pág. 559), se deben tener en cuenta:

*...Puede ser directa, o por hecho propio (el que por acción u omisión causa daño a otro interviniendo cualquier género de culpa o negligencia, está obligado reparar el daño causado), o indirecta, por el hecho de personas o cosas sobre las que se tiene un deber de custodia o que se ha elegido para que actúen en provecho propio, en cuyo caso se presume la culpa (in vigilando o in eligendo), elemento fundamental en la regulación privatista del instituto resarcitorio*

### 1.2. Responsabilidad Objetiva:

También conocida como la teoría del riesgo, concluye el fundamento de la responsabilidad del Estado, se encuentra en el hecho generador del daño, sin importar si es culpa o dolo del agente. Razón por la cual (Molina, 2005, pág. 5), afirma que “lo importante para endilgar responsabilidad del Estado es el daño ocasionado y la relación de causalidad entre este y las acciones u omisiones de los agentes del Estado”.

Conforme a lo anterior, esta responsabilidad tiene pie jurídico en la no distinción entre la persona moral y sus agentes, se considera que todo funcionario público en ejercicio de sus funciones actúa como persona moral, por ende, los dos son un mismo ente y así su responsabilidad es la misma como representantes del Estado.

La responsabilidad del Estado en Colombia sin duda alguna ha tenido un desarrollo netamente jurisprudencial, antes y después de la Constitución de 1991. Inicialmente la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, ampliaron conceptos de jurisprudencia internacional y los mezclaron con la responsabilidad civil del cual surgieron diversas teorías. Con la aplicación de diversos regímenes de responsabilidad del Estado no solo se busca garantizar unos derechos mínimos a los ciudadanos, sino adicionalmente reparar los daños ocasionados con su actuar o su negligencia.

### 1.3. Teorías para endilgar Responsabilidad al Estado

**De otra parte, las Altas Cortes colombianas, han desarrollado diferentes teorías, dentro de sus pronunciamientos jurisprudenciales, en los que se busca endilgar responsabilidad al Estado, y entre las cuales se pueden resaltar las siguientes:**

Falla probada del servicio: definida por el Consejo de Estado, M. P. Mauricio Fajardo Gómez, (Exp. 2006052) como:

*El título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda de que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual.*

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Tesis que tuvo su nacimiento en el derecho francés y su fundamento principal es la responsabilidad subjetiva por la mala, deficiente u defectuosa prestación de un servicio a cargo del Estado. Su fundamento está en el daño o perjuicio que nace como consecuencia de la acción u omisión, tardía o equivocada de la administración, con ocasión de la prestación de un servicio público.

El Consejo de Estado ha manifestado constantemente que la falla del servicio se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. Así el retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía. Reflexiones contempladas por el Consejo de Estado en (Exo, 20750 de 2011), M. Mauricio Fajardo Gómez.

Falla del Estado por inactividad: La Corte Constitucional ha definido la inactividad de la administración como “la simple congestión o a la negligencia, caso en el cual habría un claro incumplimiento de la función pública, en desmedro del aseguramiento de las finalidades del Estado”. En otras situaciones la inactividad es tan solo aparente. Es el caso de la inacción administrativa dada la necesidad de tomarse el tiempo suficiente para ponderar una situación compleja antes de adoptar una decisión. En este evento no se está necesariamente frente a un incumplimiento de la función pública, sino frente al ejercicio legítimo de las competencias administrativas, siempre que se trate de un lapso razonable para la toma de una decisión. También puede presentarse el caso de la llamada captura de la entidad administrativa por intereses deseosos de evitar que la administración regule una determinada materia. En este evento, la parálisis de la entidad es el resultado de la influencia que sobre ella ejercen los eventuales destinatarios de su actividad, los cuales logran que ésta no desarrolle las funciones que la ley le ha encomendado. Por último, algunas autoridades permanecen inactivas como resultado de la corrupción, que tiene múltiples orígenes y manifestaciones que no son del caso recordar.

A su vez la inactividad de la administración que da origen al incumplimiento de un deber jurídico, puede expresarse a través de acciones que, a pesar de mostrar una actividad positiva por parte de diferentes órganos del Estado, se traducen en una forma de eludir sus obligaciones o cumplen de manera insuficiente los deberes contenidos en una ley o en un acto administrativo. En estos casos, al juez competente le corresponderá determinar en qué consiste el incumplimiento del deber jurídico en cuestión y tomar las decisiones complementarias que aseguren el reconocimiento de los derechos de los particulares y la obtención de las finalidades perseguidas por las normas incumplidas por el deber parcialmente omitido.

Falla presunta del servicio: este título de imputación se aplica a casos específicos, dado que en ciertas circunstancias se tiene un nivel de presunción más alto de la falla del Estado. En este tipo de imputación es la entidad estatal o administrativa, quien tiene la carga probatoria, es decir, es quien debe entrar a demostrar que actuó conforme a sus obligaciones para poder ser exonerada de responsabilidad.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Esta teoría de imputación se aplica concretamente a la responsabilidad del Estado por perjuicios ocasionados con armas de dotación oficial, perjuicios ocasionados por servicios médicos, dado que es más fácil para el médico comprobar que su actuación fue en sumo grado prudente y diligente, que tomó todas las medidas necesarias que el estado de la técnica en medicina exige, a que el demandante lo pueda desvirtuar.

### 1.4. Regímenes Objetivos

Bajo la modalidad de régimen objetivo se encuentran las actuaciones del Estado, en las cuales no se encuentra inmerso el elemento subjetivo, es decir la culpa o la falla del servicio. En este régimen los elementos constitutivos de la responsabilidad son el hecho y el perjuicio. Se tiene que dentro de estos la jurisprudencia colombiana ha dado más desarrollo a:

**Daño especial:** bajo esta modalidad, se configura la responsabilidad del Estado cuando éste en ejercicio de sus funciones y dentro del marco de sus competencias, produce perjuicios a los administrados. Perjuicios que implican para los administrados una carga adicional a la que normalmente estos se encuentran en la obligación de soportar, es decir, se rompe la carga de igualdad para los administrados, ocasionándose un perjuicio superior a uno de ellos, perjuicio que debe ser reparado por el Estado. (Díazgranados, 2001, pág. 8), en este sentido, ha señalado:

Para que surja la responsabilidad del Estado por daño especial, es necesario que concurren tres factores: primero, que la administración despliegue una actividad legítima; segundo, que se produzca, en cabeza de un particular, la ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas; y tercero, que, entre la actuación de la administración y el rompimiento de esa igualdad, exista un nexo de causalidad.

Traer entonces a colación un claro ejemplo de la teoría de responsabilidad por el daño especial, debidamente tratado por el Consejo de Estado en (Exp. 4493 de 1987), M.P. Carlos Betancur Jaramillo, donde se expone:

En una obra pública se ocasionen perjuicios a los propietarios de algunos inmuebles, como la desvalorización, la contaminación ambiental, entre otros, se está generando un rompimiento al equilibrio de las cargas públicas, pues una acción lícita de la administración como lo es la construcción de una obra pública, enfocada al interés general, puede generar perjuicios en unos pocos a los cuales el Estado debe indemnizar.

**Riesgo excepcional:** régimen definido por el Consejo de Estado, (Sección Tercera Exp. 8163 de 1989) y 13 de julio de 1993, M.P. Juan de Dios Montes Hernández, como

La teoría bajo la cual el Estado compromete su responsabilidad cuando en la construcción de una obra o en la prestación de un servicio, emplea o utiliza medios que exponen a los administrados a un riesgo de naturaleza excepcional, el cual excede notoriamente las cargas que deben soportar los administrados.

Por lo general el ejercicio de actividades peligrosas como son, la conducción de redes de energía eléctrica, manejo y transporte de explosivos, uso de armas de fuego y conducción de vehículos automotores, han sido configuradas bajo la modalidad de esta teoría de responsabilidad estatal.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### **1.5. De la Responsabilidad del Estado por la Omisión Frente a la Accesibilidad al Transporte Público de Pasajeros**

Es un compromiso del Estado promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados, adquiriendo así el Estado el deber de garantizarles a los mismos el acceso a todos los escenarios y servicios públicos, incluido el servicio público de transporte, por ser este uno de los medios más eficaces para acceder a todo tipo de actividades; es evidente la ausencia del Estado al no existir una vigilancia o seguimiento del acceso al servicio intermunicipal de pasajeros para las personas con movilidad reducida afirmando así la exclusión social que sufren este tipo de personas por falta de acompañamiento de los diferentes órganos de control del Estado.

Ahora bien, al tratarse de la negación al reconocimiento de la responsabilidad de la Administración, es necesario comprender en qué consiste ésta, y en ese orden de ideas, resulta conveniente al presente estudio acercarse al concepto, que al respecto acuña (Parada & Pons, 2007, pág. 559),

La responsabilidad es la posición del sujeto a cargo del cual la ley pone la consecuencia de un hecho lesivo a un interés protegido. Esa responsabilidad puede ser contractual, cuando la obligación de resarcir deriva del incumplimiento de un deber nacido de una relación jurídica singular, o extracontractual, originada al margen de la existencia de aquella relación por una acción u omisión que transgrede al mandato general de no hacer daño a otro.

Contrariamente a lo establecido en la Constitución Política, donde el Estado está llamado a proteger de manera especial a las personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y a sancionar los abusos o maltratos que con ella se cometan, es evidente que en la actualidad a esta población se le vulneran sus derechos y son obligados a enfrentarse, ante una sociedad hostil que los margina y los excluye del entorno humano, donde las limitantes físicas se convierten en barreras sociales imposibilitando así el libre acceso a los diferentes lugares públicos y privados, olvidando que la libertad de locomoción es un derecho fundamental, cuyo sentido radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro, dentro del territorio.

Sin duda esta realidad de nuestra sociedad, permite evidenciar la ausencia del estado y sus diferentes órganos de control; se admite con ello el quebrantamiento de este derecho fundamental a la población en condición de discapacidad, al no avalar, supervisar e implementar el acceso al servicio público intermunicipal de pasajeros, para personas con movilidad reducida y por ende no se garantiza la accesibilidad a otros derechos fundamentales tales como la educación, el trabajo y la salud. Es claro que el Estado ha adquirido competencias específicas para el cumplimiento de sus funciones. Por ende, asume un papel importante en el cumplimiento y garantía de los derechos humanos.

La administración no puede permanecer inactiva u omisiva y menos tratándose de la garantía a personas en condición de protección especial. La Corte Constitucional se ha referido a esta situación en (Sentencia C - 1194 de 2001), señalando al respecto,

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

“La inactividad de la administración puede obedecer, por ejemplo, a la simple congestión o a la negligencia, caso en el cual habría un claro incumplimiento de la función pública, en desmedro del aseguramiento de las finalidades del Estado.

En otras situaciones la inactividad es tan solo aparente. Es el caso de la inacción administrativa dada la necesidad de tomarse el tiempo suficiente para ponderar una situación compleja antes de adoptar una decisión. En este evento no se está necesariamente frente a un incumplimiento de la función pública, sino frente al ejercicio legítimo de las competencias administrativas siempre que se trate de un lapso razonable para la toma de una decisión.

También puede presentarse el caso de la llamada captura de la entidad administrativa por intereses deseosos de evitar que la administración regule una determinada materia. En este evento, la parálisis de la entidad es el resultado de la influencia que sobre ella ejercen los eventuales destinatarios de su actividad, los cuales logran que ésta no desarrolle las funciones que la ley le ha encomendado.

Por último, algunas autoridades permanecen inactivas como resultado de la corrupción, que tiene múltiples orígenes y manifestaciones que no es del caso recordar.”

Para que se configure la responsabilidad del Estado por la omisión de la administración la Corte Constitucional y el Consejo de Estado han unificado su criterio y han señalado que deben concurrir tres elementos: 1. Un daño antijurídico; 2. Una acción u omisión imputable al Estado y; 3. Una relación de causalidad. Además de lo anterior también es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. Ahora bien, una vez se ha establecido que la entidad responsable no ha atendido, o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa, al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado, por omisión, del cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño. Análisis jurisprudencial de la Corte Constitucional, quien en Sentencia C - 644 de 2011, con ponencia del Magistrado Jorge Iván Palacio Palacio, se refiere argumentando, sobre la responsabilidad patrimonial del Estado:

En nuestro sistema jurídico, encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, y se configura cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, definido como el menoscabo o perjuicio que sufre la víctima en su patrimonio o en sus derechos personalísimos, sin tener el deber jurídico de soportarlo; una acción u omisión imputable al Estado, que se presenta cuando la Administración Pública no satisface las obligaciones a su cargo dentro de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que han sido fijadas; y una relación de causalidad, para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, que exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la Administración, esto es, desde una perspectiva negativa, que el daño sufrido por la víctima no se derive de un fenómeno de fuerza mayor o sea atribuible a su conducta negligente.

Conforme a lo anterior y a lo señalado por las Altas Cortes serían dos los elementos finales cuya concurrencia se precisa para que proceda la declaratoria de responsabilidad administrativa por omisión, como en el presente caso: en primer término, la existencia de una obligación normativamente atribuida a una entidad pública o que ejerza función administrativa y a la cual ésta no haya atendido o no haya cumplido oportuna o satisfactoriamente; y, en segundo lugar, la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de dicha obligación, de haber interrumpido el proceso causal de producción del daño, daño que, no obstante no derivarse, temporalmente

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

hablando, de manera inmediata de la omisión administrativa, regularmente no habría tenido lugar de no haberse evidenciado ésta.

Las personas en condición de discapacidad que no pueden acceder al servicio público intermunicipal de transporte de pasajeros por carretera y en especial de las áreas de influencia, (por ejemplo, la de Bogotá dado el crecimiento constante de municipios dormitorio como Facatativá, Bojacá, Madrid, Funza, Mosquera, Sibate, Soacha, Zipaquirá, Cota y Cajicá, podrían acudir a la acción de reparación directa, bajo el presupuesto de la falla del servicio por la inactividad de la administración. Buscando no solo la ejecución de las obligaciones del Estado, sino además la reparación de los daños que ha ocasionado la omisión administrativa. Pues al no poder acceder al servicio público de transporte por carretera, se le están vulnerando los derechos fundamentales a estas personas. Se les impide de forma evidente el acceso y garantía de sus derechos como la libre locomoción, la igualdad, el acceso al trabajo, a la educación, la recreación entre otros.

## **2. Marco Constitucional y Legal Accesibilidad al Transporte Intermunicipal de Pasajeros para Personas con Movilidad Reducida**

La Constitución Política de 1991, consagra como pilar fundamental de todo el ordenamiento jurídico la “dignidad humana”, haciendo implícito su reconocimiento no solo por la Constitución, sino además por el Estado y la sociedad. Las personas en situación de discapacidad son un tipo de sujetos que en razón a sus condiciones personales y las del entorno, tienen dificultades para el acceso a ciertas condiciones materiales. Por lo cual la Constitución en procura de garantizar la dignidad humana y la igualdad, impone al Estado la obligación de adelantar políticas de previsión, rehabilitación, integración y accesibilidad para este grupo poblacional, señalando taxativamente la responsabilidad que el Estado asume para su garantía y protección

### **2.1. Bloque de Constitucionalidad**

La garantía de protección a las personas en condición de discapacidad, ha sido un tema reconocido por el Derecho Internacional de los derechos humanos. En variados tratados y convenios internacionales Colombia ha ratificado la obligación de garantizar todos los mecanismos pertinentes de inclusión de la población discapacitada, manteniendo igualdad de oportunidades, que les ayuden a superar cualquier tipo de barrera.

Uno de los documentos es la Declaración Universal de Derechos Humanos la cual reconoce que todos los seres humanos han nacido libres e iguales en dignidad y en derechos y, como las disposiciones del Pacto se aplican plenamente a todos los miembros de la sociedad, las personas con discapacidad tienen claramente derecho a toda la gama de derechos reconocidos en el Pacto.

Así pues, la Red Internacional para los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Red-DESC, 1991, pág. 3), que “buscan construir un movimiento global para hacer de los derechos humanos y la justicia social una realidad para todos”, en pronunciamiento sobre la condición de discapacidad y los Derechos Humanos, ha dicho:

El Pacto no se refiere explícitamente a personas con discapacidad. Sin embargo, la Declaración Universal de Derechos Humanos reconoce que todos los seres humanos han nacido libres e iguales en dignidad y en derechos y, como las disposiciones del Pacto se aplican plenamente a todos los miembros de la sociedad, las personas con discapacidad tienen claramente derecho a toda la gama de derechos reconocidos en el Pacto. Además, en la medida en que se requiera un tratamiento especial, los Estados Partes han de adoptar medidas apropiadas, en toda la medida que se lo permitan los recursos disponibles, para lograr que dichas personas procuren superar los inconvenientes, en términos del disfrute de los derechos especificados en el Pacto, derivados de su discapacidad. Además, el requisito que se estipula en el párrafo 2 del artículo 2 del Pacto que garantiza "el ejercicio de los derechos que en él se enuncian, sin discriminación alguna" basada en determinados motivos especificados "o cualquier otra condición social" se aplica claramente a la discriminación basada en motivos de discapacidad.

De igual modo, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, adoptada por Colombia mediante la (Ley 762 de 2002), señala que la



## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Discriminación contra las personas con discapacidad, significa toda distinción, exclusión o restricción basada en una discapacidad, antecedente de discapacidad, consecuencia de discapacidad anterior o percepción de una discapacidad presente o pasada, que tenga el efecto o propósito de impedir o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por parte de las personas con discapacidad, de sus derechos humanos y libertades fundamentales.

El tratado más reciente que reconoce la obligación del Estado en procura de garantizar la accesibilidad a las personas en situación de discapacidad se encuentra en la Convención Internacional sobre Derechos de las Personas con Discapacidad – CDPD., tratado, incorporado a la legislación interna por la (Ley 1396 de 2009). En este tratado existen obligaciones más claras sobre la inclusión y accesibilidad de las personas en situación de discapacidad, que la Corte Constitucional en Sentencia C - 066 de 2013, argumenta en los siguientes términos:

Se observa que ellas reflejan un esfuerzo comprensivo de protección a las personas discapacitadas, ya que abordan y ofrecen correctivos, desde una perspectiva moderna e inclusiva, frente a la mayor parte de los aspectos y situaciones en las que puede apreciarse la condición de desigualdad y vulnerabilidad que normalmente afecta a estas personas. (...) De otra parte, la Corte destaca que uno de los principios inspiradores que subyacen dentro del articulado de la Convención y los compromisos en él contenidos es el reconocimiento y exaltación de la autonomía del individuo, y el propósito de controlar, tanto como sea posible, el efecto de restricción de dicha autonomía que normalmente resulta de las distintas discapacidades que las personas pueden padecer. Así por ejemplo, la Convención plantea, entre otras garantías, que los individuos con discapacidad tienen derecho a tener un trabajo que les permita procurarse su propio sustento (art. 27), que están en capacidad de elegir cómo y con quién vivir (art. 19), que pueden establecer relaciones familiares como las de las demás personas a partir del libre consentimiento de los interesados (art. 23), y que pueden ejercer el derecho al sufragio y los demás derechos de participación política y social, en lo posible, sin la intervención de otras personas (art. 29).(...)"

De acuerdo con los postulados del derecho internacional de los derechos humanos aceptado y ratificado por Colombia, existe una clara obligación del Estado en garantizar la inclusión social de las personas en situación de discapacidad, obligaciones encaminadas a la eliminación de barreras de acceso a las diferentes condiciones de desarrollo de los derechos fundamentales de estas personas, como el acceso a la educación, el trabajo, la salud y sin duda el acceso a las diferentes formas de transporte que garanticen el derecho a la libre circulación o movilidad, en condiciones de igualdad.

### **2.2. Constitución Política**

Cabe resaltar, la responsabilidad que el Estado colombiano, adquiere de garantizar, desde el Ejecutivo y Legislativo, la inclusión de las personas con movilidad reducida, al sistema de transporte intermunicipal, toda vez que, con ello, se protege el cúmulo de los derechos fundamentales, proscritos en la Carta Política. Por tratarse de un servicio público, su observancia y cumplimiento, en cabeza de los administradores, no puede seguirse prorrogando, pues con ello se está favoreciendo la exclusión de este grupo poblacional. En este sentido, (Pérez, 1997, pág. 564), alude

Dentro de la actividad ejecutiva, el crecimiento del ámbito de la responsabilidad es tal que el término servicio público que usa la Ley debe entenderse como sinónimos de actividad administrativa, comprendiendo la actividad de servicio público en sentido estricto o prestacional,

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

así como la de Policía o limitación, la actividad sancionadora y la arbitral, incluso puede imaginarse la producción de daños a través de una actividad de fenómeno cuando favorezca a unos administrados en detrimento de otros.

Entonces, es de absoluta necesidad comprender que la instancia, destinada al favorecimiento de personas en condiciones especiales, encuentra en la Carta Política, los lineamientos por los cuales debe ser regulada y orientada. Los postulados constitucionales que reconocen y garantizan la accesibilidad de las personas en situación de discapacidad en el artículo primero precisa que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el **respeto de la dignidad humana**, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general. (Resaltado propio).

El artículo segundo determina los fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y **garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos** en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (Resaltado propio), el artículo 13 complementa definiendo que Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

**El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.**

El artículo 13, desarrolla de forma más taxativa la obligación del Estado de proteger a las personas que por sus condiciones físicas o mentales requieren mayor protección.

**Artículo 47. El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.**

Sin duda el artículo anterior es el que da origen a la presente investigación, dado que son claras las obligaciones del Estado para con las personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida.

Esta obligación constitucional significa, entonces, que las personas en situación de discapacidad son reconocidas en su diferencia, lo que prescribe al Estado el deber de adelantar acciones dirigidas a lograr la satisfacción de sus derechos, en un marco de igualdad de oportunidades y remoción de las barreras de acceso a los bienes sociales. Esta visión contrasta con el tratamiento que tradicionalmente han recibido las personas con discapacidad, basado en la

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

marginalización a través de su invisibilización, como lo señala la Corte en (Sentencia C - 066 de 2013), Magistrado Ponente Luis Ernesto Vargas Silva,

Tal como ha ocurrido con otros grupos sociales, los discapacitados han sido objeto constante de marginación social a través de los siglos. La discriminación contra los discapacitados presenta, sin embargo, características que le son propias y que no se observan en otros casos. Por un lado, porque el sector de los discapacitados ha sido durante largos períodos una minoría oculta o invisible, en la medida en que en muchas ocasiones las personas afectadas por discapacidades fueron internadas en instituciones o mantenidas por fuera del ámbito de la vida pública. De otra parte, porque la minoría de los discapacitados es tan heterogénea como disímiles son las limitaciones que pueden causar las múltiples formas en que se manifiestan las discapacidades. Y finalmente, porque la discriminación contra los discapacitados frecuentemente es ajena al alto grado de hostilidad, odio e irracionalidad que acompaña otras formas de discriminación, tal como la que causa la segregación racial. En efecto, en muchos casos la discriminación contra los discapacitados no tiene origen en sentimientos de animadversión, y recibe una justificación con la limitación física o mental que presenta la persona afectada - claro está, haciendo caso omiso de las condiciones especiales de cada discapacidad y de los diferentes grados de limitación que ellas pueden generar. De esta manera, la marginación de los discapacitados frecuentemente no está acompañada de hostilidad, sino que es más bien producto de ignorancia, de prejuicios, de simple negligencia, de lástima, de vergüenza o de la incomodidad que genera el encuentro con personas diferentes.

### **2.3. Orden Jurídico Interno**

Con la aprobación de los diferentes tratados internacionales y bajo el postulado de la constitución de 1991, el legislador ha adoptado las recomendaciones que garantizan la integración y rehabilitación de las personas en situación de discapacidad. Esa integración y rehabilitación se avala a través de la accesibilidad, solo cuando se garantiza que la persona en situación pueda acceder libremente al goce efectivo de sus derechos permitiéndole una verdadera integración y rehabilitación. En consecuencia, el orden jurídico interno, responde de manera positiva, mediante los siguientes instrumentos legales

#### **2.3.1. Ley 12 de 1987**

Es una de las primeras leyes, encargada de brindar directrices en cuanto a la eliminación de barreras sobre la accesibilidad, suprimiendo barreras arquitectónicas, orientando la construcción de lugares públicos y privados que permitan la correcta accesibilidad de personas en situación de discapacidad. Frente al caso concreto, objeto de estudio en la presente ley, desde la expedición de esta norma se estableció que las terminales de transporte, los parqueaderos y los medios de transporte deben diseñarse de forma accesible, en especial para las personas en situación de discapacidad.

Sin embargo, aun, no se garantiza la accesibilidad para personas en situación de discapacidad a los medios de transporte intermunicipal de pasajeros. Ley que fue regulada en el tema del transporte de forma más específica con la Ley 105 de 1993.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### 2.3.2. Ley 105 de 1993

Ley que tiene como finalidad el desarrollo de las políticas de transporte y para ello establece como principios del transporte (i) la libre circulación; (ii) la seguridad; (iii) la accesibilidad, entre otros.

En relación con el principio de la libre circulación la ley 105 confirmo que es un derecho constitucional y fundamental la libre circulación por el territorio nacional. Así mismo, la accesibilidad, se define como un principio rector del transporte y obliga a:

Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

Así las cosas, el transporte público se convierte en un derecho o mejor en un servicio público del cual deben gozar todos los ciudadanos. Este servicio público se encuentra bajo la regulación directa del Estado quien se encuentra en la obligación de verificar su adecuada prestación en condiciones de seguridad, calidad y oportunidad. Bajo esta ley el Estado está en la obligación de garantizar un servicio de transporte accesible a todos los usuarios.

### 2.3.3. Ley 361 de 1997

Aun la Ley 105 de 1993, el tema de la accesibilidad para las personas en situación de discapacidad, no se había desarrollado de forma eficiente, por ende, el legislador expide la Ley 361 de 1997, buscando con esta, la integración total de las personas en situación de discapacidad, garantizando los derechos fundamentales, sociales y económicos de estas.

Tiene como postulado principal la dignidad humana y busca la no discriminación de las personas por sus circunstancias físicas o mentales. Nace como respuesta al compromiso del Estado colombiano que debe disponer los mecanismos de defensa y protección de los derechos humanos y de la Declaración de los Derechos de las Personas con Limitación, aprobada por la Resolución 3447 de la misma organización, del 9 de diciembre de 1975, en el Convenio 159 de la OIT, en la Declaración de Sund Berg de Torremolinos, Unesco 1981, en la Declaración de las Naciones Unidas concerniente a las personas con limitación de 1983 y en la recomendación 168 de la OIT de 1983.

Desarrolla todo un capítulo sobre la accesibilidad, entendiendo como accesibilidad la única opción de esta población para garantizar el efectivo goce de sus derechos fundamentales. La accesibilidad busca eliminar todo tipo de barreras físicas. Al tenor literal la norma señala:

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

**Artículo 44**, para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. (...).”

Otro gran aspecto que señala la presente norma, es la importancia de accesibilidad en los servicios públicos:

**Artículo 46.** La accesibilidad es un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del Estado y por lo tanto deberá ser tenida en cuenta por los organismos públicos o privados en la ejecución de dichos servicios. El Gobierno reglamentará la proyección, coordinación y ejecución de las políticas en materia de accesibilidad y velará porque se promueva la cobertura nacional de este servicio.

De manera clara, puntualiza las obligaciones del Estado y de los particulares en relación con la accesibilidad al transporte, haciendo obligatorio el acceso al transporte para las personas en situación de discapacidad. Es preciso resaltar el artículo 59 que evidencia las obligaciones, las cuales aún no se cumplen:

**ARTÍCULO 59.** Las empresas de carácter público, privado o mixto cuyo objeto sea el transporte aéreo, terrestre, marítimo, ferroviario o fluvial, deberán facilitar sin costo adicional alguno para la persona en situación de discapacidad, el transporte de los equipos de ayuda biomecánica, sillas de ruedas u otros implementos directamente relacionados con discapacidad, así como los perros guías que acompañen las personas en situación de discapacidad visual.

Así mismo se deberán reservar las sillas de la primera fila para las personas en situación de discapacidad, en el evento de que en el respectivo viaje se encuentre como pasajero alguna persona en situación de discapacidad.

La pretensión del legislador con esta ley es establecer de forma taxativa, lo referente a las obligaciones del Estado, y así menciono que la adaptación del transporte público para ser 100% accesible debía realizar en máximo cinco años. Situación que desafortunadamente no se cumplió, pues hoy veinte años después, el transporte público intermunicipal de pasajeros no garantiza la accesibilidad a las personas en situación de discapacidad.

El Estado era el encargado de hacer cumplir los postulados normativos, pero ha sido ineficiente, ha omitido sus obligaciones legales y constitucionales de protección especial a la población en situación de discapacidad y de garantía al goce efectivo de sus derechos.

### 2.3.4. Decreto 1660 de 2003

Dado que la accesibilidad aún no se garantiza y que las anteriores leyes establecen la obligación del Estado de ofrecerla a los medios de transporte, el Ministerio de Transporte fijó a través del Decreto 1660 de 2003, la normativa que busca responder a ésta, para para personas en situación de discapacidad. En el Decreto se establece como obligación, en relación con los medios de transporte:

En cualquiera de los modos, debe reservarse el espacio físico necesario para que se puedan depositar aquellas ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.”

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Así mismo, presenta la regulación positiva que debe ser observada, en cuanto a la disposición de los terminales, dispuestos para la concentración masiva de pasajeros,

Accesos para entradas y salidas de los medios de transporte.

Accesos para entradas y salidas de pasajeros, independientes de los medios de transporte.

Zonas de espera independientes de los andenes.

Mecanismos de información y señalización visual, sonora y/o táctil, que garanticen el acceso a dicha información a las personas con discapacidad auditiva y/o visual.

Zona alternativa de paso, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que hagan dispendioso el acceso de las personas con discapacidad física.

Andenes de peatones o mixtos accesibles que permitan la unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.

Las áreas de circulación en el interior de los terminales, así como el acceso a los servicios y vehículos, deberán cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad de las normas técnicas referentes a pisos, iluminación y rampas.

Los bordes de los andenes deberán estar señalizados en el suelo con una franja de textura y color diferenciada respecto al resto del pavimento.

Para el reposo de las personas con movilidad reducida se debe disponer de suficientes apoyos isquiáticos a altura que oscile entre 0,75 y 0.85 metros, separados como mínimo a 12 cms. de la pared.

En los andenes deberá disponerse de un nivel de iluminación mínima de 200 luxes, a una altura de un (1) metro sobre el nivel del suelo.

Deberán contar con por lo menos dos (2) baños accesibles, uno por cada sexo.

Las escaleras deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Escaleras. Los pasillos y corredores con la Norma Técnica NTC 4140, Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios. Pasillos y corredores. Características Generales. Los bordillos, pasamanos y agarraderas con la Norma Técnica NTC 4201, Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Equipamientos. Bordillos, pasamanos y agarraderas, los peatonales con la Norma Técnica NTC 4279, Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas, la señalización exterior con la Norma Técnica NTC 4695, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano. La señalización interior con la Norma Técnica NTC 4144, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Señalización, y las rampas con la Norma Técnica NTC 4143 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Rampas fijas.

Contar con salidas de emergencia debidamente señalizadas y con demás elementos de seguridad establecidos en la Ley 9ª de 1979 o las que la modifiquen o adicionen y sus normas reglamentarias.

A su vez, el Ministerio de Transporte estableció una gradualidad en la accesibilidad, señalando que era su obligación fundar los parámetros mínimos con los cuales deben contar los vehículos de servicio público de pasajeros por carretera. Señaló también que a partir de julio de 2005, el 20% del parque automotor de las empresas prestadoras del servicio público intermunicipal de pasajeros debería ser accesible. Más sin embargo y siendo responsabilidad del Estado, en cabeza del Ministerio de Transporte, se siguió permitiendo el ingreso de vehículos no accesibles para la prestación del servicio intermunicipal de pasajeros. Ya en el año 2017, todavía no se hace exigible el ingreso de vehículos accesibles para personas en situación de discapacidad, o por lo menos para personas con movilidad reducida.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### 2.3.5. Resolución 3636 de 2005

No obstante, la norma señala que el Ministerio de Transporte, tiene un año para reglamentar las condiciones mínimas con las que debe contar un vehículo de transporte público accesible, este se tomó dos años para la expedición de dicha norma reglamentaria. Y solo hasta noviembre de 2005, expidió la Resolución 3636 “por medio de la cual estableció los parámetros mínimos para vehículos de transporte de pasajeros que permitiera la accesibilidad a las personas en situación de discapacidad”.

Cuando por fin se daba luz verde a la garantía de un transporte accesible para personas en situación de discapacidad, el mismo Ministerio de Transporte manifestó que esa accesibilidad de estos medios de transporte resultaba “muy costosa” y era necesario realizar algunos ajustes. Así fue como expidió la Resolución 5515 de diciembre de 2016 y suspendió la Resolución 3636 de 2005, dejando en el limbo los derechos de las personas en situación de discapacidad.

Aun no es claro el tema de la accesibilidad para los vehículos de servicio público intermunicipal de pasajeros, dado que, en el año 2007, mediante la Resolución 5411, se adoptaron normas técnicas de accesibilidad, pero solo para vehículos articulados y biarticulados y/o para padrones (vehículos de 80 a 120 pasajeros).

Entonces es donde se reafirma la pregunta, ¿Cuál es la responsabilidad del Estado, frente a las personas en situación de discapacidad, que deben acceder al servicio intermunicipal de pasajeros? ¿Qué intereses satisface el Estado? Si bien sabido es que el transporte intermunicipal de pasajeros es prestado por particulares a los cuales el Estado les ha entregado mediante contrato o concesión la obligación de prestar el servicio. ¿Para quién resulta costoso garantizar la accesibilidad del transporte?, ¿para el Estado o para los particulares que por años han explotado el negocio? ¿Por qué el Estado ha sido tan omisivo, frente a la garantía de los derechos de estas personas de especial protección?

## 2.4. Disposiciones Normativas del Transporte Intermunicipal

Para poder entender de mejor manera la presente investigación, es preciso realizar una aproximación a la normatividad sobre el transporte intermunicipal de pasajeros por carretera.

Inicialmente con la Ley 105 de 1993 se definieron disposiciones básicas sobre el transporte y se reglamentó toda su planeación. Esta norma define los principios rectores del transporte así:

**De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

**De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

**De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

**De la integración nacional e internacional:** El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

**De la Seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

De otra parte, la Ley 105 de 1993 define los principios del transporte público, así:

Del acceso al transporte: El cual implica:

Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

Del carácter de servicio público del transporte:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

De la colaboración entre entidades: Los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

De la participación ciudadana: Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los



## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros: Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.”

De la libertad de empresa: Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

Así lo anterior es preciso señalar que los principios que rigen el transporte señalan de forma taxativa las maneras bajo las cuales se va a realizar su prestación y establece obligaciones claras tanto para las empresas prestadoras como para el Estado.

Posteriormente el legislador expidió la (Ley 336 de 1996), por la cual adopto el estatuto general del transporte. Esta norma unifico los principios que rigen el transporte público en sus diferentes modalidades y nuevamente recordó el papel de protección y control a cargo del Estado.

El Decreto 171 de 2001, hoy Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, define el transporte público intermunicipal de pasajeros como:

Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada”.

Así mismo la norma señala una clasificación de este servicio, de acuerdo a su nivel:

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

**Básico.** Es aquel que garantiza una cobertura adecuada en todo el territorio nacional, estableciendo frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios.

En este nivel de servicio es obligatoria la expedición del tiquete de viaje, con excepción de las rutas de influencia cuando en estas no existan medios electrónicos de pago;

**Lujo.** Es aquel que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad, accesibilidad, operación y seguridad en términos de servicio, con tarifas superiores a las del servicio básico. Requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido ”

La norma anterior, señala que el transporte intermunicipal de pasajeros debe ser accesible a todos los ciudadanos, sin discriminación alguna.

### **2.5. Rutas de Área de Influencia**

El (Decreto 1079 de 2015) en el artículo 2.2.1.4.6.7. Reconoce la existencia de rutas de influencia y están son definidas como:

Aquellas que comunican municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas. ”

Esta modalidad de transporte público, se encuentra totalmente regulada por el Estado, a través del Ministerio, pues desde la habilitación para la prestación del servicio, como el otorgamiento de rutas y de tarjetas de operación para los vehículos está a cargo del Estado. Tiene la obligación de ser un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

#### **2.5.1. Áreas de influencia y/o metropolitanas**

Ahora bien, en el marco de la (Ley 336 de 1996), la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá expide la (Resolución 093 de 2002), que fija los recorridos internos dentro del perímetro urbano para las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, en atención al artículo 57 de la ley, que establece:

En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presten dentro de las áreas Metropolitanas o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad Municipal o Distrital decidirá la utilización de su propia Infraestructura de Transporte.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

### 3. Análisis de la Accesibilidad al Transporte de Pasajeros para Personas con Movilidad Reducida, con perspectiva jurisprudencial

Al ser concebida la accesibilidad como la única vía que puede garantizar el pleno goce de los derechos fundamentales para las personas en situación de discapacidad, en especial de protección del derecho a la libre locomoción y a la igualdad, ha sido la acción de tutela y la acción de grupo, los mecanismos más utilizados por los ciudadanos con el fin de hacer exigibles sus derechos y poder obtener respuesta por parte de Estado, para garantizar su efectiva integración “sin discriminación” a la sociedad.

La Corte Constitucional ha mencionado en reiterados pronunciamientos, que las personas en situación de discapacidad que sientan vulnerados sus derechos, tienen diferentes mecanismos para garantizar el goce efectivo de los mismos. En relación con la accesibilidad al transporte público de pasajeros, ha mencionado que se puede acudir a la jurisdicción contenciosa administrativa, a través de la acción popular; ya que lo que se busca es proteger los intereses colectivos de la población en condición de discapacidad o también puede acudirse a la acción de cumplimiento, para que el Estado, a través de las diferentes autoridades administrativas, cumplan lo mencionado en la normativa señalada en el capítulo anterior (en especial artículo 14 Decreto 1660 de 2003). Siempre buscado la protección del derecho a la libertad de locomoción y a la igualdad.

#### 3.1. Derecho a la Libertad de Locomoción

La Corte Constitucional desde sus primeras sentencias señaló la libertad de locomoción como un derecho fundamental, al describirlo en la (Sentencia T - 518 de 1992) como “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”.

Para las personas que no cuentan con suficientes recursos económicos, el transporte público es el único medio que garantiza la libertad de locomoción y por ende el acceso a los demás derechos de las personas en situación de discapacidad, tales como educación, trabajo, etc. Aspecto este que para el Alto Tribunal en lo Constitucional, cobra significativa importancia, tal y como lo señala en la (Sentencia T - 604 de 2002)

El fenómeno de la ciudad —su tamaño y distribución— hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad. (...) La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

(...) La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia.” (Resaltado propio).

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

De donde se puede concluir que el transporte público, en todas sus modalidades, se ha convertido en necesario, para el pleno goce de los derechos de las personas en situación de discapacidad. Por ende, el Estado debe garantizar su prestación, su seguridad y su eficacia y sobre todo debe garantizar su accesibilidad.

### 3.2. Derecho a la Igualdad

En relación con el derecho a la igualdad, con el acceso al servicio público de pasajeros, la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia ha manifestado que es un deber claro del Estado, realizar todas las acciones necesarias a fin de promover la igualdad máxima cuando se trata del favorecimiento que se debe proveer a las personas en condición de discapacidad. Entonces, en (Sentencia C - 606 de 2012), ha dicho,

Las personas en situación de discapacidad son sujetos de especial protección por parte del Estado y de la sociedad en general, por lo que, tanto instituciones como individuos deben facilitar de una forma activa el ejercicio de los derechos de este sector de la población.

Así las cosas, la protección del Estado frente a las personas en situación de discapacidad está enfocada no solo a evitar la discriminación sino a la consecución de políticas tendientes a la efectividad del goce de los derechos de éstas y su integración a la sociedad.

De conformidad con lo mencionado anteriormente y al alcance del derecho a la libre locomoción de las personas en situación de discapacidad, surge la obligación del Estado y de la sociedad de garantizar el acceso al sistema de transporte básico en condiciones de igualdad, es decir, sin limitaciones que pongan cargas adicionales o excesivas, ya que es deber del Estado la eliminación de toda barrera que les impida su integración a la sociedad. Aspecto concluyente para la Corte, quien en (Sentencia T - 595 de 2002), ha resaltado:

En síntesis, de lo expuesto se infiere que: (i) la libertad de locomoción es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) su afectación se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; (iii) el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte; y (iv) el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios, incluidas las personas en situación de discapacidad.

De otra parte, frente a las obligaciones del Estado en cuanto a la accesibilidad al servicio de transporte público de pasajeros la Corte en (Sentencia T - 708 de 2015) ha dispuesto:

En efecto, la misma regulación sobre el tema ha contemplado plazos para adecuar la infraestructura necesaria para lograr el 100% de acceso de las personas en condición de discapacidad, estipulando tiempos de ajuste que deben ser acatados por la autoridad prestadora del servicio y verificados por los entes rectores del transporte local y nacional, pues su incumplimiento deriva en la afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos.

De igual forma, en (Sentencia T - 595 de 2002), alude a las obligaciones del Estado, quien debe velar y proteger en sus derechos a los asociados, máxima si su condición es de carácter especial, por la situación de discapacidad en la que se encuentran.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Con todo, el hecho de que la libertad de locomoción, en su faceta prestacional, contemple deberes del Estado y de ciertos particulares de carácter programático no quiere decir que no sea exigible o que eternamente pueda incumplirse, puesto que “a medida que pasan los años, si las autoridades encargadas no han tomado medidas efectivas que aseguren avances en la realización de las prestaciones protegidas por los derechos constitucionales, gradualmente van incurriendo en un incumplimiento cuya gravedad aumenta con el paso del tiempo.

Las diferentes sentencias de tutela, sobre la accesibilidad al transporte público de pasajeros para las personas en situación de discapacidad, así como las diferentes acciones populares, analizadas, solicitaban la garantía del acceso al servicio público urbano o masivo de pasajeros.

### **3.3. Derecho a la Accesibilidad**

En múltiples sentencias la Corte Constitucional ha reconocido el derecho a la accesibilidad, como una manifestación del reconocimiento al derecho a la dignidad humana, a la libertad de locomoción y a la igualdad. La accesibilidad para las personas en situación de discapacidad, es el único medio que garantiza su integración a la sociedad y por ende la persona puede ejercer o mejor acceder al goce pleno de sus demás derechos. Así lo ha expresado en (Sentencia T - 553 de 2011)

La Corte Constitucional ha protegido el derecho a la accesibilidad física, en su manifestación del derecho a la libre locomoción, ordenando a las entidades accionadas que elaboren un plan mediante el cual se garantice gradualmente el goce efectivo de este derecho, atendiendo a su carácter programático. De los fallos puede colegirse que esta Corporación ha protegido en varias oportunidades los derechos fundamentales a la igualdad, dignidad humana y libre locomoción de las personas en situación de discapacidad, ante la falta de garantía de acceso físico a las instalaciones que prestan un servicio público, pero cabe advertir que también ha sido enfática en afirmar, de acuerdo con el contenido de la Ley 361 de 1997, que la eliminación de las barreras arquitectónicas también compromete a las edificaciones de carácter privado.

El Alto Tribunal en lo Constitucional ha señalado que es un deber del Estado, frente a la accesibilidad al transporte público de pasajeros para personas en situación de discapacidad, garantizar su acceso en condiciones de igualdad, sin tener que soportar limitaciones o cargas excesivas. El derecho fundamental a la accesibilidad, exige tanto del Estado como de los particulares encargados de la prestación del servicio, el contar con un plan o política que permita la progresividad de la accesibilidad y por ende la garantía de los derechos de las personas en situación de discapacidad. Sin embargo, se puede afirmar que estos pronunciamientos se quedan en letra muerta, toda vez que el Estado no garantiza su accesibilidad.

Si bien es cierto, las sentencias mencionadas hablan del tema, solo se ha abordado desde la óptica del servicio masivo, el cual mediamente se encuentra garantizando el derecho a la accesibilidad. Pero donde queda el transporte intermunicipal de pasajeros del área de influencia, como desconocer un transporte público que, en los últimos años, con la expansión y crecimiento desenfrenado de las ciudades ha adquirido mayor relevancia. Porque, no obstante, la existencia de una norma que exige la gradualidad, se aprecia un Estado omisivo en sus obligaciones, que permite, con su respectivo aval, la matrícula y operación de medios de transporte que no son accesibles.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Es un compromiso del Estado promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados, adquiriendo así el Estado el deber de garantizarles a los mismos el acceso a todos los escenarios y servicios públicos, incluido el servicio público de transporte, por ser este uno de los medios más eficaces para acceder a todo tipo de actividades es evidente la ausencia del Estado al no existir una vigilancia o seguimiento del acceso al servicio intermunicipal de pasajeros para las personas con movilidad reducida afirmando así la exclusión social que sufren este tipo de personas por falta de acompañamiento de los diferentes órganos de control del Estado.

Contrariamente a lo establecido en la constitución política, donde el Estado está llamado a proteger de manera especial a las personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y a sancionar los abusos o maltratos que con ella se cometan, es evidente que en la actualidad a esta población se le vulneran sus derechos y son obligados a enfrentarse, ante una sociedad hostil que los margina y los excluye del entorno humano, donde las limitantes físicas se convierten en barreras sociales imposibilitando así el libre acceso a los diferentes lugares públicos y privados, olvidando que la libertad de locomoción es un derecho fundamental, cuyo sentido radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro, dentro del territorio.

Sin duda esta realidad de nuestra sociedad, nos permite evidenciar la ausencia del estado y sus diferentes órganos de control; permitiendo así el quebrantamiento de este derecho fundamental a la población con movilidad reducida, al no avalar, supervisar e implementar el acceso al servicio público intermunicipal de pasajeros, para personas con movilidad reducida y por ende no se garantiza la accesibilidad a otros derechos fundamentales tales como la educación, el trabajo y la salud.

Conforme a lo analizado en capítulos anteriores, es evidente que el Estado ha adquirido competencias específicas para el cumplimiento de sus funciones. Por ende el Estado adquiere un papel importante en el cumplimiento y garantía de los derechos humanos.

La administración no puede permanecer inactiva u omisiva y menos tratándose de la protección a personas en situación de protección especial. La Corte Constitucional definió en sentencia C-1194/2001 así. *“La inactividad de la administración puede obedecer, por ejemplo, a la simple congestión o a la negligencia, caso en el cual habría un claro incumplimiento de la función pública, en desmedro del aseguramiento de las finalidades del Estado.*

*En otras situaciones la inactividad es tan solo aparente. Es el caso de la inacción administrativa dada la necesidad de tomarse el tiempo suficiente para ponderar una situación compleja antes de adoptar una decisión. En este evento no se está necesariamente frente a un incumplimiento de la función pública, sino frente al ejercicio legítimo de las competencias administrativas siempre que se trate de un lapso razonable para la toma de una decisión.*

*También puede presentarse el caso de la llamada captura de la entidad administrativa por intereses deseosos de evitar que la administración regule una determinada materia. En este evento, la parálisis de la entidad es el resultado de la influencia que sobre ella ejercen los eventuales destinatarios de su actividad, los cuales logran que ésta no desarrolle las funciones que la ley le ha encomendado.*

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

*Por último, algunas autoridades permanecen inactivas como resultado de la corrupción, que tiene múltiples orígenes y manifestaciones que no es del caso recordar.”*

Para que se configure la responsabilidad del Estado por la omisión de la administración la Corte Constitucional y el Consejo de Estado han unificado su criterio y han señalado que deben concurrir tres elementos: 1. Un daño antijurídico; 2. Una acción u omisión imputable al Estado y; 3. Una relación de causalidad. Además de lo anterior también es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. Ahora bien, una vez se ha establecido que la entidad responsable no ha atendido —o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa— al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado —por omisión— del cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño.

Conforme a lo anterior y a lo señalado por las Altas Cortes serían dos los elementos finales cuya concurrencia se precisa para que proceda la declaratoria de responsabilidad administrativa por omisión, como en el presente caso: en primer término, la existencia de una obligación normativamente atribuida a una entidad pública o que ejerza función administrativa y a la cual ésta no haya atendido o no haya cumplido oportuna o satisfactoriamente; y, en segundo lugar, la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de dicha obligación, de haber interrumpido el proceso causal de producción del daño, daño que, no obstante no derivarse —temporalmente hablando— de manera inmediata de la omisión administrativa, regularmente no habría tenido lugar de no haberse evidenciado ésta.

Las personas en situación de discapacidad que no pueden acceder al servicio público intermunicipal de transporte de pasajeros por carretera y en especial de las áreas de influencia, (por ejemplo la de Bogotá dado el crecimiento constante de municipios dormitorio como Facatativá, Bajaca, Madrid, Funza, Mosquera, Sibate, Soacha, Zipaquirá, Cota y Cajicá), podrían acudir a la acción de reparación directa, bajo el presupuesto de la falla del servicio por la inactividad de la administración. Buscando no solo la ejecución de las obligaciones del Estado, sino además la reparación de los daños que ha ocasionado la omisión administrativa. Pues al no poder acceder al servicio público de transporte por carretera, se les están vulnerando los derechos fundamentales a estas personas. Se les impide de forma evidente el acceso y garantía de sus derechos como la libre locomoción, la igualdad, el acceso al trabajo, a la educación, la recreación entre otros.

### Conclusiones

Al reconocerse como Estado Social de Derecho, es indiscutible que el Estado colombiano, está llamado a garantizar el desarrollo de todos sus asociados, a través de la protección de los Derechos Humanos que les asisten. Sin lugar a dudas, labor que exige pensar en una sociedad que despliega acciones en pro y favor de la inclusión social de todos y cada uno de los confederados, asumiendo, aquellos que, por condición de discapacidad, requieren tratos especiales, máxime cuando se trata de velar por su derecho a la libre locomoción, como principio orientador, que regula muchas de las facetas de la vida cotidiana del hombre. Sólo de esta manera se podrá entender la dinámica social, que, desde el desplazamiento, requiere mecanismos de transporte adecuados para la satisfacción de las diferentes necesidades de los usuarios, como posibilidad de desarrollo personal, social y laboral.

Se ha podido establecer con el presente estudio, una gama suficiente de normas y decretos que buscan garantizar el acceso de la población en condición de discapacidad, a los medios de transporte intermunicipal, compendio legal, que, desde el ordenamiento jurídico interno, debe proteger suficientemente la movilidad reducida de este grupo poblacional, de manera que a través de su cumplimiento se desplieguen los mecanismos requeridos para su atención y desplazamiento. No obstante, la realidad que se experimenta, muestra un panorama desalentador, toda vez, que si bien es cierto existen las normas, éstas no se miran desde el estricto cumplimiento, ni de parte de los administradores, ni de los usuarios, pues dejan entrever la laxitud y permisividad del Estado, quien, para salvaguardar intereses particulares, de unos pocos, vulnera los derechos del colectivo ciudadano, ocasionando lesiones, de magnitudes inconmensurables, que a su paso, permiten la exclusión social de personas, que en muchos casos logran demostrar, pueden brindarle a la comunidad, muchos elementos de aporte y crecimiento social.

Las sabias orientaciones de las Altas Cortes, afirman la necesidad del respeto y protección que el Estado debe garantizar a quienes, por su condición de discapacidad, se encuentran discriminados de muchas actividades sociales, en las que, sin lugar a dudas, pueden desempeñarse, si colectivamente se logra entender que deben acceder a medios de transporte dignos y acordes con sus requerimientos y necesidades. En este sentido, se advierte un Estado pasivo, dedicado a generar reflexiones teóricas, que sobre el papel determinan la necesidad de protección, pero que en la práctica permite el atropello y vulneración de derechos fundamentales como la accesibilidad en condiciones de igualdad para todos, a medios de transporte. Se ocasiona un daño antijurídico, que exige y reclama la observancia de la responsabilidad patrimonial, a la cual tienen derecho quienes por vía judicial reclamen por el daño ocasionado.

En favor de las arcas de la Nación, el Estado no puede continuar permitiendo que los prestadores de este servicio público, continúen generando conflictos jurídicos por el incumplimiento de las normas establecidas, cuya finalidad es el orden y la sana y pacífica convivencia. En consecuencia, el llamado es a los entes de control, para que en ejercicio de sus funciones, operativicen, desde lo racional, las normas y velen por su estricto cumplimiento, de manera que las personas con movilidad reducida, al ser reconocidas y respetadas por su condición, alcancen su dignificación y puedan acceder, debidamente, a procesos de desarrollo personal y social.



### Bibliografía

- Alessandri, R. A. (1981). *De la responsabilidad extracontractual en el derecho civil*. Recuperado el 1 de Octubre de 2017, de Imprenta Universal, Santiago de Chile:  
Downloads/GuioMonjeJuanPablo2012.pdf
- Celemín, R. L., & Roa, V. J. (2004). *Responsabilidad Extracontractual del Estado por Privación de la Libertad*. Recuperado el 2 de Octubre de 2017, de Pontificia Universidad Javeriana:  
<http://javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere6/DEFINITIVA/TESIS43.pdf>
- Díazgranados, M. S. (2001). *Responsabilidad del Estado por Daño Especial*. Recuperado el 3 de Octubre de 2017, de Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ciencias Jurídicas:  
<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere2/Tesis46.pdf>
- Guío, M. J., Quintero, C. L., & Tejada, G. M. (2012). *Es realmente objetiva la responsabilidad del Estado frente a la privación injusta de la Libertad en Colombia?* Recuperado el 1 de Octubre de 2017, de Universidad Libre, Instituto de Posgrados, Bogotá:  
Downloads/GuioMonjeJuanPablo2012.pdf
- Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. P. (2006). *Metodología de la Investigación* (5ta edición ed.). México: McGRAW-HILL / Interamericana Editores, S.A. Recuperado el 15 de Septiembre de 2017, de  
[https://www.esup.edu.pe/descargas/dep\\_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf](https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf)
- Molina, C. M. (2005). *Fundamentos Constitucional y Legislativo de la Responsabilidad Patrimonial del Estado: Antecedentes Dogmáticos - Históricos y Legislación vigente*. Recuperado el 3 de Octubre de 2017, de Universidad de Medellín, Facultad de Derecho, Opinión Jurídica: <http://revistas.udem.edu.co/index.php/opinion/article/view/1305/1288>
- Parada, R., & Pons, M. (2007). *Derecho Administrativo I Parte General* (Décimo Sexta ed.). Madrid: Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. Recuperado el 4 de Octubre de 2017
- Pérez, E. J. (1997). *Decreto Constitucional Colombiano*. TEMIS S.A. Recuperado el 4 de Octubre de 2017
- Red- DESC. (1991). *Observación general N° 5: Las personas con discapacidad*. Recuperado el 5 de Octubre de 2017, de <https://www.escri-net.org/es/miembros>

### NORMATIVIDAD

- Congreso de la República. (s.f.). *Ley 12 de 1987*.
- Congreso de la República. (s.f.). *Ley 1396 de 2009*.
- Congreso de la República. (s.f.). *Ley 336 de 1996*.
- Congreso de la República. (s.f.). *Ley 361 de 1997*.

## TRANSPORTE PÚBLICO PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Congreso de la República. (s.f.). *Ley 361 de 1997*.

Congreso de la República. (s.f.). *Ley 762 de 2002*.

Congreso de la República. (s.f.). *Ley Estatutaria 1618 de 2013*.

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Decreto 1079 de 2015*.

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Decreto 1660 de 2003*.

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Decreto 171 de 2001*.

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Resolución 3636 de 2005*.

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Resolución 5515 de 2016*.

Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá. (s.f.). *Resolución 093 de 2002*.

## **JURISPRUDENCIA**

Consejo de Estado. (s.f.). *Exp. 20750 de 2011*.

Consejo de Estado. (s.f.). *Exp. 2006052*.

Consejo de Estado. (s.f.). *Exp. 4493 de 1987*.

Consejo de Estado. (s.f.). *Sección Tercera Exp 22366 de 2012*.

Consejo de Estado. (s.f.). *Sección Tercera Exp. 8163 de 1989*.

Corte -Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 066 de 2013*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 1194 de 2001*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 333 de 1996*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 410 de 2015*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 606 de 2012*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia C - 644 de 2011*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia T - 518 de 1992*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia T - 553 de 2011*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia T - 595 de 2002*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia T - 604 de 2002*.

Corte Constitucional. (s.f.). *Sentencia T - 708 de 2015*.