Sistema de Movilidad Inclusivo para Personas Invidentes y con Baja Visión.

Liliana Lucero

Código: 59813406

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Administrativas, contables Económicas y de Negocios - ECACEN

Tecnólogo en Gestión de Transportes.

CEAD Pasto

San Juan de Pasto

2016

TABLA DE CONTENIDO

	Paginas
INTRODUCCION	7
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	8
1.1 Transporte público inclusivo para personas con discapacidad visual y con baja visión	9
1.2 Formulación del Problema	10
1.3 Sistematización de la Información	10
2. JUSTIFICACION	11
3. OBJETIVOS	12
3.1 Objetivo General	12
3.2 Objetivos Específicos	12
4. MARCO REFERENCIAL	13
4.1 Marco Teórico	13
4.1.1 La teoría de proyectos	13
4.1.2 El transporte público urbano	15
4.1.3 El transporte urbano y el SITP	16
4.1.4 Transporte Inclusivo para todos en Colombia	17
4.2 Marco Conceptual	18

4.2.1 Discapacidad Visual 18

4.2.2 La Movilización 18

4.2.3 La Accesibilidad 19

4.2.4 Transporte publico Inclusivo 19

4.2.5 Transporte Publico Inclusivo en la ciudad de San Juan de Pasto 20

4.3 Marco Contextual 21

4.3.1 Situación Actual del Transporte en Pasto 25

4.4 Marco Legal 26

4.4.1 Ley Estatutaria 1618 de 2013 – ICBF 26

5. METODOLOGIA 28

5.1 Enfoque Metodológico 29

5.2 Tipo de Investigación 30

5.3 Fuentes de Información 31

5.3.1 Primarias 31

5.3.2 Secundarias 32

5.4 Instrumentos de Recolección de Información 32

5.4.1 Tratamiento de la Información 32

5.4.2 Plan de trabajo para su desarrollo 33

5.4.3 Protocolo del Grupo Focal 36

6. PRESENTACION Y ANALISIS DE RESULTADOS 39

6.1 Mejorar la accesibilidad y la movilidad 39

6.2 Sensibilizar 39

6.3 Situación Encontrada 39

6.4 Grafica de variables 40

6.5 Aspectos del Mercado. 41

6.6 Aspectos Técnicos 42

6.7 Diseño de Jornadas de Capacitación. 42

6.8 Temática a Tratar 43

7. DISCUSION DE RESULTADOS 47

7.1 Estrategias para la Organización del Transporte Inclusivo. 47

7.1.1 Mejorar la Accesibilidad y la Movilidad 47

7.1.2 Capacitación y sensibilización 47

8. CONCLUSIONES 49

8.1 Recomendaciones 50

9. REFERENCIAS 51

10. ANEXO 55

LISTA DE FIGURAS

Figura No.1| 20

Figura No.2 22

Figura No. 3 22

Figura No. 4 23

Figura No. 5 24

Figura No. 6 40

Figura No. 7 46

LISTA DE TABLAS

Tabla No. 1 39

Tabla No. 2 40

Tabla No. 3 48

INTRODUCCIÓN.

El presente proyecto, se realiza para proponer estrategias de mejoramiento que permitan organizar un sistema de transporte inclusico en las rutas urbanas de la ciudad de San Juan de Pasto, destinado a mejorar la movilidad a las personas en situación de discapacidad visual, invidentes y con baja visión.

Uno de los aprendizajes más importantes para las personas con ceguera y discapacidad visual es la autonomía personal. Cuando falta la visión es más difícil recoger, procesar, almacenar y recuperar la información del entorno, lo que provoca problemas para desplazarse; en la presente propuesta se incluyen el mejoramiento de las estaciones seleccionadas, espacios de acceso, vías peatonales, campañas de sensibilización a la comunidad, a los conductores y trabajadores, junto con los empresarios del transporte.

En este orden de ideas, se plantea como situación problema el deterioro de las vías públicas, andenes, sitios de acceso, paraderos y estaciones, que afectan de manera directa a la población objeto. En consecuencia el objetivo planteado tiene que ver con la elaboración de una propuesta encaminada a solucionar este problema al darle un transporte inclusivo a esta comunidad y al tiempo sensibilizar a los usuarios del transporte y sus trabajadores.

En el Marco Referencial, se describe el contexto donde se desarrolla el presente trabajo, la ciudad de Pasto, el SITP, la comunidad invidente, las leyes de inclusividad, las teorías acerca del transporte público y transporte inclusivo. La Metodología adoptada se inscribe en el Paradigma Cualitativo, el enfoque es Hermenéutico y el tipo de investigación es Etnográfico.

Finalmente, se concluye con la descripción de los resultados obtenidos con el cumplimiento de los objetivos propuestos y las recomendaciones respectivas.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Al referirse a la movilidad en la ciudad de San Juan de pasto, se puede ver una serie de problemas en cuanto a la accesibilidad, de los usuarios en general y específicamente para las personas invidentes, ya que para ellas es difícil desplazarse en las calles por que se encuentra ciertos impedimentos, que dificultan la utilización del transporte urbano.

Se observa una exclusión por parte del Sistema Integrado de Transporte – SITP hacia la población invidente, cuando no tienen un acceso adecuado a sus circunstancias debido al mal estado de las vías de acceso, andenes y espacios con un sin número de dificultades, irregularidades, escalas, letreros comerciales, avisos colgantes, huecos sin señalización, antepechos salientes, en fin… una situación de inseguridad física para los invidentes, personas con baja visión y para la comunidad en general.

Por otra parte, el diseño de los autobuses, con escalas y puertas incómodas, estrechas, que a todas luces requiere un rediseño adecuado a la población en situación de discapacidad y de manera particular para los invidentes.

Junto a esta situación del transporte, se observa una indolencia y falta de solidaridad, por parte de los trabajadores del SITP y la comunidad en general de los usuarios del transporte, quienes no colaboran ni se apropian de la situación de discapacidad de estas personas.

Se plantea entonces, una propuesta para tratar de contribuir a mejorar la accesibilidad y libre movilidad de estas personas, con un mejoramiento de las vías de acceso, andenes y estaciones o paraderos y unas campañas de sensibilización hacia las personas involucradas en

este sistema de transporte, los trabajadores, revisores, conductores, usuarios y comunidad en general., obtener una igualdad de condiciones en la sociedad y un alto grado de independencia; el invidente debe encontrar personas capacitadas que hagan de sus ojos y sistemas de transporte que les permitan tener la ciudad a su disposición.

1.1 Transporte público inclusivo para personas con discapacidad visual y con baja visión.

En una primera exploración, acerca del sistema de transporte urbano en la ciudad De Pasto, la investigadora, desarrolló entrevistas, conversatorios, encuestas con la comunidad de discapacitados en general, para buscar ideas que tiendan a mejorar la situación de transporte urbano en esta ciudad.

Se fundamenta el presente proyecto en la Constitución nacional, pues el Estado reconoce que todas las personas son iguales ante la ley y que tienen derecho a igual protección, sin discriminación alguna garantizar a todas las personas en situación de discapacidad protección legal y efectiva contra la discriminación, cualquier que sea motivo. Teniendo en cuenta los siguientes puntos:

a) Información de las Rutas
b) Desplazamiento.
c) Movilidad.
d) Sensibilización

Se trata entonces, de realizar una propuesta para mejorar la accesibilidad al servicio de transporte público de manera inclusiva para las personas en situación de discapacidad, de tal manera que puedan realizar la misma acción que pudiera llevar a cabo una persona sin ningún tipo de discapacidad.

El objetivo del proyecto está destinado a beneficiar a las personas en situación de discapacidad visual, invidentes y baja visión, quienes de acuerdo al informe del Instituto Departamental de Salud y el Instituto Nacional para Ciegos INCI, la población con discapacidad visual es de 6000 personas en el municipio de Pasto.

1.2 Formulación del Problema

¿Cómo se puede mejorar la situación del transporte urbano en la ciudad Pasto, para modernizar la movilidad de las personas en situación de discapacidad visual, invidentes y baja visión, que le sirva también a la comunidad en general?

1.3 Sistematización de la información

¿Cómo es la situación actual de movilidad de las personas con discapacidad visual en la ciudad Pasto

¿Qué variables claves se deben tener en cuenta para la orientación del mejoramiento del sistema de transporte?

¿Qué estrategias de mejoramiento, permitirían la organización un sistema de transporte inclusivo en las rutas urbanas en la ciudad Pasto?.

2. JUSTIFICACION

Cualquier persona con discapacidad visual puede llevar a cabo actividades de vida diaria, siempre que se desarrolle un proceso de aprendizaje con la técnica adecuada. Es importante que puedan realizar la misma acción que pudiera llevar a cabo una persona sin ningún tipo de discapacidad y sentirse autónomos, por lo que se debe fomentar la independencia, lograr una mayor autoestima y en una mayor integración e inclusión en el sistema de transporte en las rutas urbanas.

En este orden de ideas, la importancia de este proyecto radica en que el principal beneficiado será un sector de la población que en estos momentos está desprotegido. Las personas con discapacidad visual, invidentes y con baja visión. Este sector poblacional, en la ciudad Pasto, suman 6.000 personas, de acuerdo a estadísticas suministradas por el INCI y el Instituto de Salud Departamental de Nariño.

De otra parte, será un punto positivo, para las empresas de Transporte Público, como el SIT "Ciudad Sorpresa", pues se mejorarían las rutas, las estaciones o sitios de parada, los mismos buses de transporte y también para los trabajadores, conductores y administradores de las empresas. La inversión de capital sería mínima y el beneficio muy grande, tanto en lo económico como en lo social.

Es menester anotar aquí, que si no se realiza o no se concreta esta propuesta, se estaría discriminando, marginando, o negando la posibilidad de disfrutar de un sistema de transporte que les facilite su movilidad y desplazamiento, a un sector poblacional muy definido y que trabaja, produce y está inmerso en la comunidad de San Juan de Pasto.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo General

Contribuir al mejoramiento del sistema de transporte urbano en la Ciudad de San Juan de Pasto desde la inclusión social y orientada hacia las personas con discapacidad visual y baja visón.

3.2 Objetivos Específicos

Identificar la situación actual de movilidad de las personas con discapacidad visual en la ciudad Pasto

Identificar las variables claves que permitan la orientación para el mejoramiento del sistema de transporte urbano inclusivo en San Juan de Pasto

Formular estrategias de mejoramiento, que permitan organizar un sistema de transporte inclusivo en las rutas urbanas en la ciudad Pasto.

4. MARCO REFERENCIAL

4.1 Marco teórico

Cuando se trata de diseñar un proyecto, y de manera especial si se trata de un proyecto social, se debe tener en cuenta que es un proceso de sentido común, lógico, técnico y de creatividad, que parte del interés en un cambiar el aspecto de la realidad, tal como, la condición de un área protegida, una actividad productiva o la calidad de vida de la población.

Todo aspecto de la realidad se ubica en un contexto espacial y temporal amplio que integra una gran cantidad de factores naturales, sociales e institucionales en una red de causas y efectos a las que llamamos sistema.

Analizar una situación en su sistema, significa que se deben conocer los factores clave y sus interrelaciones de causa y efecto para determinar cuáles son los más importantes y en cuáles interesa incidir para cambiar la condición de la situación enfocada.

4.1.1 La Teoría de Proyectos

Desde el nacimiento de la ciencia económica se ha planteado su fundamento en las necesidades que el hombre debe satisfacer en razón de su existencia. Para cada hombre estas necesidades pueden ser distintas. Pero, en realidad, existen muchas que le son comunes. Además, el hombre dispone de recursos y medios escasos con los cuales enfrenta la tarea de lograr la satisfacción de sus necesidades.

Un proyecto trata de encontrar una respuesta adecuada al planteamiento de una necesidad humana por satisfacer: alimentación, empleo, vivienda, recreación, educación, salud, política, defensa, cultura, etc.

"El proyecto tiene como fin satisfacer una necesidad, de una comunidad o sector bien determinado de la población, y que busca la utilización de la mejor manera posible, de los recursos que existen y a la vez buscar o gestionar los recursos que falten para alcanzar los objetivos propuestos. Un proyecto es un modelo de emprendimiento a ser realizado con las precisiones de recursos, de tiempo de ejecución y de resultados esperados". (Ibarrolla, 1972), citado por Torres Martínez, G. en "Qué es un Proyecto de Investigación?" 16 septiembre de 2011.

"Un proyecto es la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema, tendiente a resolver una necesidad humana Sapag y Sapag, (1987)" Citado por la misma autora, se acerca más a lo que se busca en el presente trabajo, pues lo que se busca es contribuir a la solución de una necesidad muy sentida por la comunidad de invidentes en la ciudad San Juan de Pasto, en relación a la discriminación de que son objeto en la utilización del transporte urbano con los autobuses del SITP.

En este sentido, la definición de Chervel y Le Gall, (1991), "Un proyecto es un conjunto de medios ejecutados de forma coordinada, con el propósito de alcanzar un objetivo fijado de antemano", complementa de manera inmejorable las intenciones del trabajo con la comunidad de personas invidentes y con baja visión en Pasto.

Ahora bien, la cultura del proyecto implica la interiorización del proceso de planeación de todos los actos de la vida, con el fin de aprovechar al máximo el tiempo, racionalizar los recursos y optimizar los resultados. Por lo tanto, la solución de los problemas, necesidades y escasez de recursos requieren de una racionalización efectiva dentro de un proceso que evite la improvisación y el despilfarro.

En otro orden de ideas, el diseño, preparación, formulación y evaluación de proyectos parte de una cultura que se debe ceñir a los lineamientos de la administración y a la

aplicación de un real proceso administrativo como es: La planeación, la organización, la dirección y el control.

4.1.2 El Transporte Público Urbano.

En la mayoría de las ciudades del mundo, en general y de manera particular en Colombia, el transporte urbano era ineficiente. El negocio consistía en ampliar cupos para aumentar el número de los usuarios. Esto llevo a malas prácticas en las ciudades, puesto que las compañías sólo estaban interesadas en aumentar la operación y no en prestar un buen servicio. También, el crecimiento de la población se duplicó año a año y la capacidad de movilidad a todas luces era insuficiente.

Ahora, en estos días, se tiene una propuesta que sigue un espíritu de mejoramiento del transporte público como herramienta fundamental para el desarrollo económico de una ciudad y analiza los impactos de estos mejoramientos a la luz de los datos encontrados, debe ser claro que se busca una visión neutral sobre las ventajas y desventajas de sistemas de transporte masivo.

La gestión de la ciudad y la promoción de cambios regulatorios y culturales, como el desestimulo al uso del automóvil particular, el mayor uso del transporte colectivo o el uso de bicicletas contribuyen a que las ciudades puedan continuar beneficiándose de las bondades una gran concentración de población. Por tanto reducir la congestión vehicular y mejorar la movilidad en la ciudad, siempre será una prioridad de la política urbana.

> “La economía está siendo forzosamente comprometida con las estrategias y políticas de apertura y competitividad internacional. Es así como, se debe intensificar la inversión, teniendo en cuidado que sea rentable y de efecto económico favorable y acumulativo para el desarrollo de una empresa, la

> comunidad y la Nación. Esto se debe a que los dineros con que se financio la construcción del SITP- Ciudad Sorpresa, son financiados por la AID (Asociación Interamericana para el Desarrollo), y el Banco Mundial. Todos estos programas son financiados con créditos internacionales". (Pardo, 2009, p. 29)

4.1.3 El Transporte Urbano y el SITP. El Sistema de Transporte Integrado de Pasto, muestra un registro de usuarios en una base de datos en una web del SIT de Pasto, que serviría para hacer un censo de estudiantes, personas en situación de discapacidad, invidentes…. a quienes se les podría hacer descuentos en las tarifas, o crear una tarifa diferenciada, en razón de esta calidad e incluso hacer promociones a sitios en coordinación con restaurantes a las afueras de la ciudad, estimulando el comercio en zonas y ganando más usuarios del servicio.

En este aspecto, también se busca analizar algunas de las implicaciones del mejoramiento del transporte público en la ciudad y los impactos que tienen este tipo de proyectos en términos sociales, ambientales, económicos y en algunos casos políticos. Para el caso que nos ocupa, los beneficios para la población invidente y con baja visión. Wikipedia (2015).

Según la Ley 1157 de 2007, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, se expidió de manera clara, el apoyo del gobierno a los sistemas de transporte en las ciudades, en sus artículos 52 y 53, donde de manera textual dice. " "El gobierno propenderá, en conjunto con el sector privado, por conseguir los recursos para el desarrollo de proyectos de infraestructura, y los esfuerzos fiscales para impulsar los Sistemas Integrados de Transporte Público (SETP) de las ciudades Ibagué, Popayán, Armenia, Pasto, Neiva, Montería, Valledupar, Buenaventura, Villavicencio y Sincelejo".

Para citar un ejemplo de este sistema de Transporte Inclusivo, en otras latitudes, se trae a colación, el sistema desarrollado en Japón, por la empresa Oedo Line. La investigadora Consultó este mismo trabajo realizado en diferentes Países. Se encontró que en este País es donde más se ha desarrollado el Transporte Inclusivo para personas en discapacidad física e invidentes.

"Las medidas de Oedo Line, llevo a la práctica particularmente el objetivo de construir un transporte accesible para los ancianos y personas con discapacidad. No solo cada estación contaba con sus escaleras automáticas y elevadores, sino también cuenta con barandas dobles, mapas – guía con respuesta por audio y títulos en Braile, con servicios sanitarios accesibles a usuarios con silla de ruedas, puertas automáticas más amplias para usuarios con silla de ruedas. Se puede encontrar el mismo mapa guía en todas las estaciones, elementos que antes eran pasados por alto". (Disability Word. 2015).

Al realizar otras consultas, en otras latitudes, donde también se han realizado propuestas para mejorar y poder implementar el transporte inclusivo, se puede decir que en España, se cuenta con un factor muy importante que es la Accesibilidad Universal. Desde el año 1982, tienen establecido un Marco Jurídico, con la Ley 13 de 1982 para la integración social de personas con discapacidad (LISMI). En su artículo 59, dispone la adopción de medidas técnicas en los transportes públicos. Este artículo se reafirmó en 2003 con la Ley 51, donde se determinan igualdad de oportunidades, no discriminación, accesibilidad universal a los medios de transporte. Esta Ley se complementa con el Decreto Real 1544 de 23 noviembre de 2007, donde se regulan las condiciones básicas de accesibilidad. También se actualizan con la adaptación a la Convención Internacional sobre los Derechos de la Personas con Discapacidad, LIONDAU. En la Ley 26 de 1 de agosto de 2011. (Juncà. J. 2012).

4.1.4 Transporte Inclusivo para todos en COLOMBIA. Se tiene como referente el moderno Transmilenio de Bogotá donde está todo por hacer. Solamente tiene algunas adecuaciones en los buses articulados. Se cuenta con una prueba piloto en los semáforos con "sonorizadores acústicos", existen propuestas y proyectos sin implementar. En resumidas cuentas no existe un transporte inclusivo en el País. (Crónicas del Quindío, 2015).

4.2 Marco conceptual

4.2.1 Discapacidad Visual.

Una persona con discapacidad visual, comúnmente llamado "invidente" o con deficiencia visual, se refiere a una persona con condiciones de limitación total o muy seria de la función visual. De acuerdo a la Organización Nacional de Ciegos Españoles – ONCE, se refiere a las personas con ceguera, es decir aquellas que no ven nada en absoluto o solamente tienen una ligera percepción de luz, pueden distinguir entre luz y oscuridad pero no la forma de los objetos.(Once, servicios sociales, 2015)

Si se toma la definición del Artículo 2 de la ley 1680 de 2013 de Colombia, se puede definir: Ceguera, la ausencia de percepción de la luz por ambos ojos. Sala plena corte constitucional Sentencia C-090/15, *Derecho a la información y las comunicaciones de personas ciegas y de baja visión*, (Bogotá de 2015).

4.2.2 La Movilización.

En las diferentes entrevistas y testimonios de los sujetos de investigación, manifiestan que la discapacidad visual lleva consigo una serie de inconvenientes, para estas personas es imposible el desplazarse con facilidad dentro de las calles para tomar el transporte y más aún si se encuentran con objetos que pueden lesionarlos severamente.

Sostienen los invidentes, que el Bastón es una de las herramientas para guiarse y orientarse, existe un promedio de barrido de aproximadamente 120 cm a lo ancho de la calle, esto con el fin de estar mucho mejor protegido de los objetos a tropezar. También crean un estilo de propio de orientación es decir que se acostumbra a sonidos, olores y texturas que son utilizadas para poder orientarse en el área urbana, pero esto no les impide el hecho de caminar y ubicarse con exactitud y seguridad.

4.2.3 La accesibilidad.

Se entiende como todas las personas pueden utilizar el transporte público de manera inclusiva, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Es indispensable, ya que se trata de una condición necesaria para la participación de todas las personas independientemente de las posibles limitaciones funcionales que puedan tener.

Para promover la accesibilidad se hace uso de ciertas facilidades que ayudan a salvar los obstáculos del entorno, consiguiendo que estas personas realicen la misma acción que pudiera llevar a cabo una persona sin ningún tipo de discapacidad. Ya que el Estado reconoce que todas las personas son iguales ante la ley y un derecho que implica la real posibilidad de una persona de ingresar, transitar y permanecer en un lugar, de manera segura, confortable y autónoma, sin discriminación alguna, garantizando su protección legal y efectiva.

4.2.4 Transporte Público Inclusivo.

El servicio de transporte inclusivo, implica que todos las personas, jóvenes y adultos, niños y mayores, hombres y mujeres, de una determinada comunidad puedan acceder al disfrute de este servicio, de manera independiente de su origen, sus condiciones personales, sociales o culturales, incluidos aquellos que presentan cualquier problema de aprendizaje o discapacidad. Se trata de una situación que no pone requisitos de entrada ni mecanismos de selección o discriminación de ningún tipo, para hacer realmente efectivos los derechos a la

igualdad de oportunidades y a la participación. En el transporte Inclusivo, todas las personas se benefician de un servicio adaptado a sus necesidades. (Ley Estatutaria 1618 de febrero 2013)

4.2.5 Transporte Público Inclusivo en la ciudad de San Juan de Pasto.

Proponer un proyecto en la ciudad de Pasto, la accesibilidad al servicio de transporte público de manera inclusiva para las personas en situación de discapacidad visual y baja visión, que trata de la organización de un **sistema de transporte inclusivo** en las rutas urbanas, destinado a mejorar la movilidad a las personas en situación de discapacidad visual.

Uno de los aprendizajes más importantes para las personas con ceguera y discapacidad visual es la autonomía personal. Cuando falta la visión es más difícil recoger, procesar, almacenar y recuperar la información del entorno, lo que provoca problemas para desplazarse; como también realizar el mejoramiento de las estaciones seleccionadas, andenes y espacios de acceso y movilidad, campañas de sensibilización con la comunidad, empresarios y sus trabajadores.

Figura No.1

Modernos Buses del SIT- Ciudad Sorpresa.

Fuente: Esta investigación.

4.3 Marco contextual

El presente trabajo se desarrolló en el municipio de San Juan de Pasto, tomando como objeto de estudio a los usuarios del transporte urbano, que se encuentran en situacion de discapacidad de manera particular con la comunidad de invidentes, agremiados en el "Grupo Asociativo Nueva Luz".

Esta comunidad está conformada por 40 integrantes, quienes son una pequeña muestra de los 6000 invidentes que habitan en Pasto y son usuarios de manera cotidiana del transporte urbano. Como invidentes utilizan para su transporte el servicio de taxi. Sin embargo, por su alto costo, lo ideal sería que se puedan movilizar en las rutas de los buses urbanos y con una tarifa diferencial que les beneficie y servicio de transporte acorde a su situación.

De otra parte, la situación de los autobuses que trabajan en la ciudad, con las rutas que cubren en la actualidad las cuatro empresas de buses deberá tener una transformación total. Serán mejor trazadas, con nuevo diseño y se eliminarán las rutas paralelas. Para cubrir las nuevas rutas y prestar un mejor servicio a la comunidad los vehículos existentes se repondrán a medida que cumplan su vida útil, los modelos de 2002 en adelante empiezan su proceso de transformación con la nueva pintura, los logos de la imagen corporativa de la Unión Temporal Ciudad Sorpresa. Lo que se pretende a futuro es que los buses sean operados de forma integral, es decir que el mantenimiento y la reparación corran por cuenta de la unión temporal -SITP.

En la actualidad, los andenes y espacios de accesos a los paraderos y estaciones, se encuentran en muy mal estado. Tienen muchos desniveles, escalas, piso muy irregular, que a todas luces, perjudica a la ciudadanía en general y de manera especial a los invidentes.

Figura No. 2.

Situación actual de los andenes y espacios de movilidad en Pasto.

Fuente Esta investigación

Figura No. 3.

Carrera 27, paraderos para usuarios y ruta de autobuses.

Fuente esta investigación.

Como se puede observar en las gráficas adjuntas, los espacios de acceso, movilidad, sitios peatonales que acercan o conducen a los lugares de paraderos y estaciones, se encuentran en muy mal estado.

De igual manera, se encuentran avisos, letreros comerciales, antepechos, huecos sin señalización y templetes de los postes. Estos objetos, constituyen unas trampas muy perjudiciales para los invidentes, quienes siempre se movilizan de manera paralela a la pared,

alejados unos treinta o cuarenta centímetros, llevando su bastón como guía. Existen muchas variantes de los objetos con lo que se puede tropezar el invidente en la calle y en los espacios de los comerciantes, quienes utilizan la vía pública para exhibir sus productos y propaganda.

Es imposible para estas personas desplazarse con facilidad por las calles, pues en cada esquina se topa con una trampa de estas, tal como se visualiza en la siguiente imagen:

Figura No. 4.

Postes con templetes.

Fuente esta investigación.

Figura No. 5.

Situación de andenes y espacios de acceso, letreros, avisos comerciales, objetos colgantes, constituyen trampas.

Fuente: Esta Investigación.

La propuesta, entonces, va encaminada a mejorar estos sitios para que beneficien a las personas en situación de discapacidad visual y al tiempo, a la comunidad en general, a todos los usuarios de las vías y del transporte urbano en particular.

En las diferentes reuniones y entrevistas con los usuarios del transporte urbano, en situación de discapacidad visual, manifestaron que su principal preocupación son los espacios de accesos a los paraderos y estaciones, los espacios de movilidad en general, el sitio de acceso al autobús y finalmente, la actitud de los demás usuarios, los conductores y la comunidad en general, quienes con su indolencia y falta de solidaridad, aíslan y discriminan a las personas en situación de discapacidad.

Se trata en este punto, de contribuir a mejorar esta situación, pues lo que buscan es lograr la autonomía personal, que los invidentes puedan desempeñarse sin dificultad en este

aspecto, pues en la actualidad deben tener siempre un acompañante y movilizarse en taxi, lo que genera unos costos muy elevados.

Según diferentes opiniones de analistas y de acuerdo a informes de las autoridades municipales, la transformación de la movilidad en Pasto, agrupando a las diferentes empresas y cooperativas de transporte existentes, para que sean agrupadas en una sola empresa integrada – SITP, tendría unos costos que ascienden a la suma de 200 mil millones de pesos. Para que Pasto pueda cambiar el sistema de transporte colectivo es indispensable que se amplíen vías, se establezcan nuevas rutas, se rediseñen las existentes y se cambien los buses viejos que están en funcionamiento, por los modernos y actualizados.

> En este aspecto, el proyecto general, se financiará por La Nación quien ya tiene listos 140 mil millones de pesos, cifra única con destino al Plan de Movilidad en Pasto. Los otros 60 mil millones de pesos tendrá que aportarlos el municipio.
>
> Sin embargo, otra parte del dinero sale del bolsillo del pueblo, puesto que la Alcaldía buscará un crédito por 20 mil millones de pesos, para aportar y el Plan de Desarrollo del Departamento debe suministrar otra cantidad considerable y la sobretasa que se cobra a la gasolina aportará el resto de los recursos. (Narváez, 2008, parr. 3)

4.3.1 Situación actual del Transporte en Pasto.

En la ciudad de Pasto, un día cualquiera los transeúntes se tropiezan con un sinnúmero de obstáculos que generan una gran cantidad de accidentes. Postes de energía en los andenes, canecas de basura, templetes, letreros colgantes o estacionarios, avisos comerciales, huecos y obras públicas sin terminar, en fin... el cuento seria de nunca acabar.

Ahora bien si se tiene encuentra a la población en situación de discapacidad visual, estos inconvenientes se multiplican, para unos seres humanos cuya única ayuda es un bastón para guiarse y percibir si alguno de estos obstáculos esta frente a él, Sumado a la indolencia e insolidaridad de la comunidad en general, los invidentes se ven abocados a una situación de exclusión e inseguridad.

En este orden de ideas, la presente investigación toma como propuesta el mejorar la situación de movilidad en vías peatonales, espacios de acceso, estaciones y paraderos. Por otra parte adelantar una sensibilización con la comunidad en general, con trabajadores de empresas de transporte.

4.4 Marco legal

4.4.1. Ley Estatutaria 1618 de 2013 – ICBF

Se presentan los aspectos más relevantes de la ley estatutaria 1618 de febrero 2013 tomada del diario oficial No. 48717 de 27 de febrero de 2013, donde se establecen los derechos de las personas en situación de discapacidad y normas para su inclusión en todos los aspectos fundamentales del resto de la población colombiana.

El congreso de la Republica, establece las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.

Artículo 1. El objeto de la presente ley es garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la ley 1346 de 2009.

Artículo 2. Inclusión Social: Es la seguridad que todas las personas tengan las mismas oportunidades y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o

restricción por motivo de discapacidad mediante acciones concretas que ayuden a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.

Artículo 14. Acceso y Accesibilidad: Las entidades de orden nacional, departamental, distrital y local, garantizarán el acceso de estas personas en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones incluidos los sistemas y tecnologías de información y comunicación, el espacio público, los bienes públicos, lugares abiertos al público, servicios públicos, tanto en zonas urbanas como en rurales, el servicio público de transporte será accesible a todas y cada una de las personas con discapacidad-

Artículo 15. Derecho al Trasporte: Todas las persona con discapacidad, tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte, en concordancia con el artículo 9, numeral 1, y el artículo 20 de la Ley 1346 de 2009. Para hacer efectivo esto, el Ministerio del Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas deben asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo, cumplan con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad. Los vehículos que transporten de manera habitual a personas con discapacidad, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa).

5. METODOLOGIA

El sentido común enseña que, para mejorar la calidad de vida de una población, no basta con atender las demandas sociales de los individuos, sin perjuicio de la satisfacción de sus derechos; es necesario consolidar un modelo capaz de conocer y evaluar los riesgos del entorno, con mecanismos suficientes para atenderlos de manera efectiva, estableciendo estrategias para lograr estilos de vida saludables, donde la sociedad, el Estado y las Instituciones buscan conseguir el bienestar de toda la población.

En este sentido, La presente investigación, se desarrolló bajo los parámetros Cualitativos, pues se busca realizar una aproximación global de las situaciones sociales, para explorarlas, describirlas y comprenderlas de manera inductiva, es decir, a partir de los conocimientos que tienen las diferentes personas involucradas en ellas; esto supone que los individuos interactúan con los otros miembros de su contexto social compartiendo el significado que tienen de sí mismos y de su realidad.

Esta metodología trata de conceptualizar la perspectiva de los propios actores sociales y comprender su visión del mundo, además que sirve como el eslabón necesario para humanizar la investigación, porque permite estudiar la calidad de las actividades, relaciones, asuntos, medios, materiales o instrumentos en una determinada situación o problema y por consiguiente procura lograr una descripción holística, esto es, que intenta analizar exhaustivamente, con sumo detalle, un asunto específico; adecuándose a buscar la comprensión de los procesos sociales, o si se prefiere, busca dar cuenta de la realidad social, comprender cuál es su naturaleza, más que explicarla. (Torres, A. 1999).

El paradigma cualitativo ofrece al equipo de trabajo herramientas para describir situaciones, eventos, personas, interacciones, comportamientos observados; como también citas textuales de la gente sobre sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos,

sentimientos, condiciones de vida, relaciones intrafamiliares; todo con el fin de conocer, comprender e interpretar las representaciones sociales de su realidad.

Es de esta manera como se descubre que detrás de un problema social existe la influencia de componentes culturales, de comportamientos, creencias y de presiones sociales y donde se precisan diseños flexibles que permitan al investigador comprender la realidad y el entorno donde se produce el fenómeno a investigar.

Por lo tanto un abordaje cualitativo de los problemas sociales no es sólo una opción, sino que es una manera de darle voz a aquellos problemas o dificultades que a menudo permanecen callados, o dársela a los que no la tienen como es el caso de los que se presentan en las comunidades desfavorecidas o marginadas, por tanto, es una forma de compromiso del investigador con la sociedad a cuyos intereses se supone que sirve, pero que el avance tecnológico no siempre garantiza.

5.1 Enfoque Metodológico

El enfoque metodológico es el Interpretativo o Histórico Hermenéutico, donde la teoría busca significados no causas, donde se intenta esclarecer significados en cuanto puedan ser historias comprensibles que le otorguen sentido a la vida de las personas sin importar si son verdaderas, reconociendo huellas descifrables mediante las redes simbólicas de significados construidos dentro de la realidad social; interpretación que es de gran utilidad para abrir avenidas nuevas de exploración que impliquen procesos de cambio social.

Este enfoque se define a partir de un estudio objetivo y puntual de la comunidad; se retoma su propia realidad con el objeto de promover un análisis pleno que en la medida que se lo interpreta tiende a beneficiar de los participantes de la misma. Esta realidad es, por tanto, una actividad laboral, de interacción y acción social que insiste en verdades

emergidas, de los actores sociales inmersos en la problemática objeto de estudio, lo que se convierte en una de las razones fundamentales para que este trabajo se posibilite desde este enfoque, pues da la opción de realizar un acercamiento pormenorizado hacia la cotidianidad en la cual se establecen las relaciones de los invidentes y personas con baja visión, con su entorno, con su ciudad, su barrio y su sector.

De ahí que, se facilite la obtención de informaciones precisas y muy confiables que le dan la validez que la investigación amerita, a sabiendas que el trabajo se proyecta hacia un mejor sentido de comunidad y pertenencia a una representación social de la ciudad donde se reside, donde se vive, se trabaja, se desarrolla su concepto de relaciones sociales e integración… Razón por demás obvia para retomar un enfoque que se recomiende por la confiabilidad al momento de realizar el trabajo de campo, lo que a su vez se traduce en una interpretación que siente las bases para el cambio.

Además, el enfoque implica un proceso o conjunto de acciones que deberán realizarse colectivamente, es decir, por el conjunto de personas, grupo o comunidad que intenta analizar y transformar su realidad.

5.2 Tipo de Investigación.

El tipo de investigación es la Etnografía, Por cuanto combina tanto los métodos de observación participativa como las no participativas con el propósito de lograr una descripción e interpretación holística del asunto o problema a investigar.

La etnografía tiene la condición de un campo de conocimiento particular, que formula no sólo sus reglas sino también los conceptos que son claves para su comprensión. A la luz de lo inferido y para que la investigación sea enteramente eficaz se acompañará del principio Histórico-hermenéutico, que se dinamiza en el trabajo de campo y tiene como eje fundamental la observación de hechos sociales actuales, sus relaciones, así como sus proporciones y conexiones y propende para que el investigador de cuenta de los

acontecimientos sociales a través del análisis y el despliegue de explicaciones e interpretaciones.

Ortiz (1995) define: La interpretación hermenéutica significa “entrar en la mente del otro”, revivir y comprender su intención compenetrarse con su propósito, para posteriormente revelarlo ante una perspectiva más amplia y “someterlo a juicio” y cuando estas intencionalidades son realizadas generan historia, por tanto la hermenéutica comprende y recrea los hechos humanos y su historia.

El método de investigación concede una gran importancia a la vida cotidiana, a lo que pasa muchas veces desapercibido, pero que genera lo que denominamos "Conocimiento común" y al papel de la comunidad a lo largo de todo el estudio. La investigación acción tiene como objetivo prioritario beneficiar directamente a la comunidad, supone implicarla en todo el proceso y no sólo en los resultados.

La elección de este enfoque y método se dio porque se aprecia que permite a través de unas lecturas -hermenéuticas- regulares de lo cotidiano y social, asumir con la propiedad y la seriedad que esta investigación amerita, definir y analizar con objetividad la realidad vivida por el grupo humano, objeto de este trabajo.

5.3 Fuentes de información

5.3.1 Primarias

La investigadora se remitió en su trabajo con las comunidades directamente implicadas, la comunidad de invidentes, la institución Municipal encargada de la movilidad y el transporte urbano Avante. La empresa de Transporte Urbano, SIT. “Ciudad Sorpresa” y el Instituto Nacional de Ciegos - INCI. Las personas en situación de discapacidad visual, invidentes, y con baja visión, agremiados en el “Grupo Asociativo Nueva Luz”, se pudo trabajar para conocer sus historias y sus necesidades, experiencias, y conocimientos.

Es preciso en este punto, hacer un reconocimiento la valiosa colaboración recibida por parte del equipo técnico de Avante, liderado por el Ingeniero Juan Manuel Escobar, de quien se recibió valiosa información para consolidar esta propuesta.

5.3.2 Secundarias:

En las fuentes de información secundarias, se puede mencionar diversos artículos de prensa, tanto local como nacional. Sitios web donde se relacionan los diversos sistemas de transporte y de manera especial el BRT (siglas en inglés del Bus Rapid Transport); leyes de la República acerca del transporte y la inversión, así como documentos de Avante sobre el tema. *"Empezaron a llegar los buses que entran a operar en la nueva empresa de unión temporal del transporte colectivo en Pasto. Con recursos de la nación, del departamento y del municipio se financia el proyecto."* www**.**Skyscrapercity.com (diario del sur, junio 2008).

La implementación del **Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros (SETP)** de Pasto, es reconocida a nivel nacional como uno de los procesos más avanzados en la ejecución de esta política dirigida a ciudades intermedias.
"Pasto se ha vuelto un referente en el país en cuanto a los avances en el SETP". Foro de movilidad urbana, Avante (marzo 2015),

5.4 Instrumentos de Recolección de Información:

5.4.1 Tratamiento de la Información

Se encontró con el Grupo Asociativo "Nueva Luz", integrado por 40 personas, quienes llevan organizados 30 años, buscando mejorar la situación de sus agremiados, bajo el liderazgo del señor Marco Tulio Benavides.

Gracias al trabajo y a la gestión de este grupo asociativo, se han desarrollado campañas de rehabilitación e inserción laboral para sus afiliados y para las personas con discapacidad visual y baja visón.

Se han elaborado Folletos de Sensibilización, dirigido a la comunidad en general, de manera conjunta con la Gobernación de Nariño, "Todos Somos Capaces". En estos folletos, se incluyen artículos de Sensibilización, campañas de inclusión, biografías de las personas invidentes, historias de vida, viajes y logros académicos tales como Abogados, Psicólogos, Comunicadores Sociales, Licenciados…

También han realizado otras propuestas, como, Diccionario en Braile, La Sagrada Biblia en Braile, Las poesías de Aurelio Arturo. Esta asociación, celebra cada año el Día Internacional de la Discapacidad Visual, 6 de noviembre, además de otros eventos y dinámicas… Se reúnen de manera periódica, unas tres veces en el año.

En este orden de ideas, con el apoyo y la orientación de los implicados en esta situación, se determinó limitar el trabajo de investigación y circunscribirlo a la población invidente y con baja visión.

Para recolectar la información necesaria de esta investigación se utilizó el sistema de grupo focal como técnica de recolección de datos por medio de una entrevista grupal semiestructurada, la cual gira en torno de una temática propuesta por el investigador y que para el caso de esta investigación girará alrededor de las cuatro dimensiones planteadas por Ortiz (2009) en el "modelo conceptual para caracterizar el emprendimiento rural" el propósito del grupo focal según (Escobar y Bonilla, 2007) " es hacer que surjan actitudes, sentimientos, creencias, experiencias y reacciones en los participantes."

5.4.2 Plan de trabajo para su desarrollo

A continuación se presenta una serie de pasos para planear y realizar un grupo focal; estos corresponden a una recopilación de diferentes autores. (Escobar y Bonilla, s.f.)

- Establecer los objetivos de la reunión

-Visualizar falencias de las personas con discapacidad visual referida a su desplazamiento en accesibilidad y movilidad al transporte urbano en la ciudad de Pasto.

-Mejorar el desplazamiento y utilización del medio del transporte público de las personas con discapacidad visual.

-Capacitar a la comunidad (usuarios, empresarios, trabajadores), con el objetivo de mejorar la interacción con las personas en situación de discapacidad visual.

- Desarrollo del cronograma

Fecha: Septiembre 10 2015

Reunión: Programa Departamental de Educación Inclusiva

Hora de inicio 3:00 p.m. hasta 6:00 p.m.

En transcurso de la reunión de 3:00 a 4:00 p.m. se abordaron las falencias de movilidad y desplazamiento en el transporte urbano, de la población en situación de discapacidad visual.

De 4:00 a 4:30 p.m. Receso

De 4:30 a 6:00 pm. Se plantearon estrategias de mejoramiento basadas en la movilidad y accesibilidad a un transporte inclusivo de las personas en situación de discapacidad visual. Con los puntos acordados con el equipo conformado se dio por finalizado esta reunión.

- Selección de los participantes

Socios Grupo Asociativo “Nueva Luz” 40 personas

- Selección del moderador

Por elección del grupo se lo delego como moderador al Docente Jonny López

- Preparación de preguntas

Para la reunión el día 10 de Septiembre, con el grupo asociativo “Nueva Luz”. Se preparó el siguiente cuestionario.

1) Tiempo de fundación de este grupo?

2) Cuantos lo integran?

3) Cuantas veces se reúnen y en qué lugar?

4) Que proyectos han realizado en todo estos años?

5) Que inconvenientes cree usted que se presentan cuando va acceder a su transporte?.

6) Como cree usted que se facilitaría un mejor desplazamiento de los invidentes en relación al transporte urbano?.

Nota: Las respuestas a estas interrogantes se encuentran en Anexos.

- Selección del sitio de reunión

Se selección el lugar de encuentro en Programa Departamental de educación inclusiva, está al lado del Hospital San Pedro, porque es la sede del grupo asociativo “Nueva Luz”.

- Logística

Para los diferentes encuentros con el grupo conformado por los invidentes, moderador, relator, estudiante y demás integrantes.

Para el punto de encuentro Programa Departamental de educación inclusiva, está ubicado al lado del Hospital San Pedro de la ciudad de Pasto, se utilizó:

- Transporte
- Un equipo de cómputo portátil
- Tablet

- Agendas
- Una grabadora
- Lapiceros
- Refrigerios

5.4.3 Protocolo del Grupo Focal

1. Lugar: Sala de Reuniones Programa Departamental de Educación Inclusiva, junto al Hospital San Pedro en San Juan de Pasto

2. Fecha: 10 septiembre de 2015.

3. Hora de Inicio: 3:00 PM Hora de finalización: 6:00 PM.

4. Objetivo: Recolectar información sobre la propuesta de Investigación acerca del Transporte Inclusivo enfocado a los puntos de accesibilidad y movilidad con las personas en situación de discapacidad visual, invidentes y baja visión, en la ciudad de Pasto.

5. Participantes y sus funciones:

Moderador: Jonny López.

Grupo relator: Marco Tulio Benavides, José Félix Rosero y Liliana Lucero.

Grupo Participante: Marco Tulio Benavides, (Líder del "Grupo Nueva Luz"), Jonny López, (Docente de Educación Inclusiva de la Gobernación de Nariño), José Félix Rosero, (miembro activo de "Grupo Nueva Luz"), Liliana Lucero, (Estudiante De Gestión en Trasportes de la UNAD..

6. Descripción de las actividades: Al ser el grupo focal una entrevista grupal que más que intercalar preguntas- respuestas busca la interacción de los participantes, la dinámica permitió las siguientes actividades: Entrevista (Preguntas y Respuestas); Discusión al interior del grupo; consenso al interior del grupo con acuerdos entre todos los participantes.

7. Temas tratados: Los temas principales abordados en el grupo focal giraron en torno a la situación problemática presentada con las personas invidentes y con baja visón, en relación con el acceso y movilidad en el transporte público urbano.

Al referirse a la movilidad en la ciudad de San Juan de pasto, se puede ver una serie de problemas en cuanto a la accesibilidad, de los usuarios en general y específicamente para las personas invidentes, ya que para ellas es difícil desplazarse en las calles por que se encuentra ciertos impedimentos, que dificultan la utilización del transporte urbano.

a) No hay una adecuada accesibilidad a la movilidad por el mal estado de las vías de acceso, andenes y espacios con un sin número de dificultades, irregularidades, escalas, letreros comerciales, avisos colgantes, huecos sin señalización, antepechos salientes, en fin… una situación de inseguridad física para los invidentes.

b) El diseño de los autobuses, no está adecuado para personas en situación de discapacidad visual en cuestión de abordaje.

c) Junto a esta situación del transporte, se observa una indolencia y falta de solidaridad, por parte de los trabajadores del SITP y la comunidad en general de los usuarios del transporte, quienes no colaboran ni se apropian de la situación de discapacidad de estas personas.

Con el grupo participante se conceptualizó de esta situación que se presenta en el diario vivir de estas personas, para mi esta dificultades afectan la parte física en cuanto a su movilidad, en

lo emocional crean una barrera de contacto social con la población en general y psicológico en tener inseguridad, miedo y no ser autónomos en su desplazamiento.

Las conclusiones a las que se llegaron en el grupo focal dadas por los mismos participantes son las siguientes:

-Mejorar la accesibilidad y la movilidad de las personas en situación de discapacidad visual, en los andenes, vías peatonales y rutas de accesos a las estaciones o paraderos del auto bus.

-Sensibilización, usuarios, trabajadores, empresarios. Sensibilizarlos para que puedan interactuar con las personas en situación de discapacidad visual, haciendo que ellos comprendan como es el mundo del invidente y llegarles al corazón. Mediante talleres participativos, conferencias de Humanización y tolerancia, inclusión y aceptación.

6. PRESENTACION Y ANALISIS DE RESULTADOS

Como resultado de la interacción con los miembros de la comunidad objeto de estudio, se pudo establecer en una lluvia de ideas, la priorización de la problemática que se presenta en la ciudad, en lo referente a la movilidad y el transporte:

6.1 Mejorar la accesibilidad y la movilidad de las personas en situación de discapacidad visual, en los andenes, vías peatonales y rutas de accesos a las estaciones o paraderos del auto bus. Estos espacios o vías se encuentran en muy mal estado, con desniveles, escalas, huecos sin señalización, elementos colgantes, templetes de postes, antepechos, letreros y avisos comerciales, elementos estos que constituyen trampas muchas veces mortales para estas personas.

6.2 Sensibilizar, usuarios, trabajadores, empresarios. Organizar grupos pequeños, sensibilizarlos para que puedan interactuar con las personas en situación de discapacidad haciendo que ellos comprendan como es el mundo del invidente y llegarles al corazón.

6.3 Situación Encontrada:

Dificultad / Solución	**Desinformación o desconocimiento.**	**Mejorar la información de las rutas**
	Dificultades en la movilidad.	Mejorar los andenes y espacios de acceso
	Insolidaridad e indiferencia ciudadana.	Estrategias para capacitar y sensibilizar.

Tabla No. 1

Situación encontrada y solución planteada.

6.4 Grafica de variables

Estrategias de Mejora	Porcentaje de Participación
Mejorar la accesibilidad y la movilidad.	45 %
Mejorar la información de las rutas y mejorar los buses	35%
Capacitación y sensibilización	20 %

Tabla No. 2.

Porcentaje de las variables.

Fuente: Esta investigación.

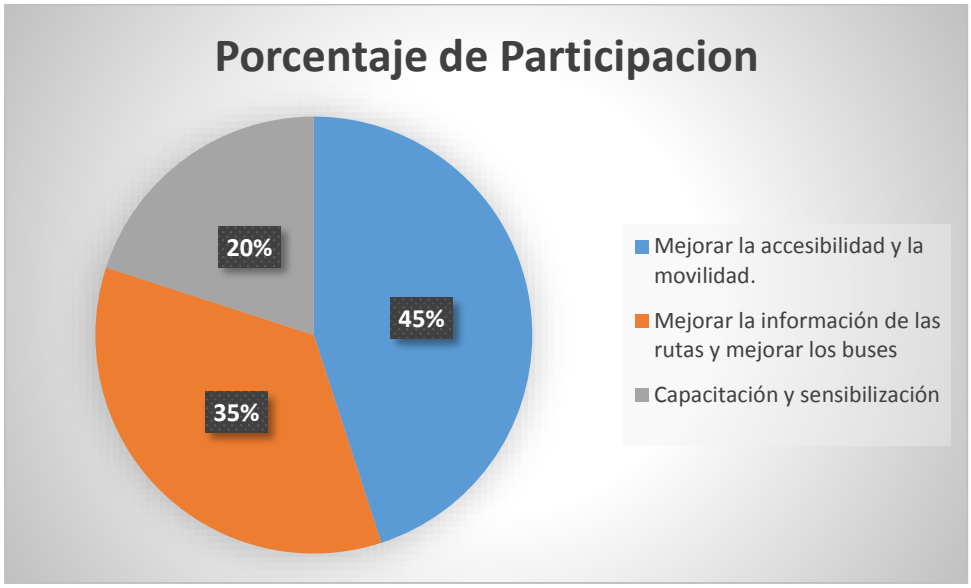

Figura No. 6

Porcentajes de Participación de las Variables.

Fuente: Esta investigación.

6.5 Aspectos del Mercado.

Nicho de Mercado: Va dirigido a todos los usuarios del transporte urbano en la ciudad y de manera especial a las personas en situación de discapacidad visual y baja visión.

Según datos oficiales del Instituto Departamental de Salud de Nariño – ISDN, se tiene una población de 6.000 personas en situación de discapacidad visual, invidentes y con baja visión. La mayoría de ellos, están inscritos de manera oficial en el Instituto Nacional para Ciegos –INCI, donde son atendidos en sus necesidades de tipo médico. Muchos están agrupados en organizaciones gremiales, a escala departamental o municipal.

De esta manera, la propuesta está enfocada a mejorar la situación de esta población, en los aspectos relacionados con la movilidad y los espacios urbanos, la capacitación en la sensibilización a los trabajadores y empresarios, de igual manera a los diferentes usuarios del transporte y a la comunidad en general.

Retomando diferentes iniciativas ciudadanas, se podría proponer también unas tarifas diferenciadas para la población objeto de esta investigación, de la misma manera como se propone para personas en situación de discapacidad, población vulnerable, estudiantes…. Se aprovecha que la mayoría de ellos están agremiados, para socializar la propuesta presente y contar así con su apoyo a la hora de gestionar los recursos necesarios para su implementación en el municipio.

Todos los elementos que se utilizarían en mejorar los espacios públicos, andenes de acceso, estaciones o paraderos, pueden ser propuestos a una institución de preferencia pública del orden Nacional o Municipal, pues estas pueden financiar plenamente el total del producto. Estas empresas pueden ser medianas o grandes dependiendo de los materiales a utilizar, en caso de que en la ciudad no se cuenta con la infraestructura necesaria. Se pretende con esto

que dichos elementos sean fabricados en el País, para generar empleo en personas que se ha encargadas de su mantenimiento y cuidado cuando esté en funcionamiento total.

6.6 Aspectos Técnicos.

1) **Desplazamiento.** Mejoramiento de las vías peatonales, y adecuación de las estaciones o paraderos, con el fin de que sean más accesibles a este tipo de población, en los sitios donde se presenta mayor flujo de personas que adquieren el servicio del transporte público. Se nombran como ejemplo algunas estaciones: Parque Bolívar, San Juan Bosco, Complejo Bancario, Colegio San Francisco Javier Centro, Universidad Mariana, Universidad de Nariño.
2) **Movilidad.** Mejorará la calidad de vida de los usuarios, de manera especial en los espacios de acceso hacia los paraderos y estaciones, andenes y casetas de espera, así el transporte se hará más accesible.
3) **Técnico.** En lo técnico, rutas y estaciones susceptibles de ser mejoradas para el desarrollo de este proyecto de transporte urbano. Mejorar los buses**,** con diseños que beneficien el acceso cómodo de estas personas. Buscar la seguridad, ayuda, tranquilidad de tener autonomía.

6.7 Diseño de Jornadas de Capacitación.

Punto de Sensibilización:

1) Sensibilizar a la comunidad en general, usuarios del SITP, acerca del transporte público inclusivo, (incluir personas en discapacidad) Ej: personas limitaciones visual y baja visión. Para ello se programan talleres participativos, conferencias magistrales y un conversatorio con profesionales invitados, que son expertos en la temática a tratar.

2) Sensibilizar a los empresarios dedicados a la prestación del servicio transporte público inclusivo. De igual manera, se les convoca a participar en los talleres de Humanización y tolerancia, inclusión y aceptación. El objetivo es sensibilizarlos para prestar un mejor servicio y así obtener mejores ingresos para la empresa.

3) Capacitar a los funcionarios y trabajadores de las empresas de transporte, adscritas al SITP (Ciudad Sorpresa). Las temáticas a tratar con este sector de la población, son trabajo en equipo, tolerancia y aceptación, derechos y valores, para rescatar la sensibilidad humana, la tolerancia y la aceptación hacia las personas diferentes. Con estas actividades, se logra una mejor disposición hacia las personas con discapacidad y la prestación de un mejor servicio en el transporte.

6.8 Temática a Tratar:

1) **Convivencia**: se trata de resaltar y reforzar la capacidad que tienen todos los seres humanos para vivir en sociedad y relacionarse los unos con los otros, cumpliendo con derechos y deberes ciudadanos, siguiendo unas pautas de respeto, solidaridad, tolerancia, corresponsabilidad y responsabilidad individual consigo mismo y con los demás.
2) **Participación**: Está relacionada con la autonomía y la libertad que todos tienen para involucrarse en temas de interés colectivo y actuar en beneficio personal y grupal.
3) **Respeto:** Hace referencia al entendimiento de que los derechos propios están relacionados con los derechos de las demás personas y, en ese sentido, lo colectivo muchas veces prima sobre lo individual.
4) **Solidaridad**: Todos los seres humanos, tienen la capacidad voluntaria de unirse a la causa de otros, es decir la capacidad de colaboración entre personas, grupos sociales y

grupos humanos, de manera corresponsable para el mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad.

Como se lo realizará:

1. Implementando campañas de educación popular, capacitaciones en orden cívico, humano y comunitario. Así:

   Utilizando los diferentes medios de comunicación, como periódicos, radio, correo electrónico, medios sociales como Facebook y Twitter, la publicidad en carteles explicando de qué se trata; esto pueden lograr influenciar la opinión pública, sobre el Transporte Inclusivo, que el propósito es rodearlos de un ambiente propicio para su movilización, ofrecerles una ayuda cuando cualquier usuario se encuentre con un ciego y qué hacer para guiarlo en su desplazamiento. Por ejemplo: no cogerlo, ofrecerle su brazo de forma que él pueda tomarlo por encima del codo, vaya a medio paso adelante para que se dé cuenta de sus movimientos y lo siga.

   Cuando llegue para subir al autobús colocar la mano en el marco de la puerta, ya que él hará lo demás.

   Cuando está dentro del bus no orientar diciendo: Allí, allá, más allá. Es mejor a su derecha, a su izquierda, etc. Para que encuentre el asiento.

2. Con los empresarios: Darles a conocer el proyecto y sensibilizarles acerca de la prestación de mejor servicio, para obtener mejor beneficio.

   Visitar a los empresarios del transporte dándoles a conocer la propuesta e invitarlos a que participen en las sesiones de sensibilización y a la vez permitan, aprueben el tiempo, el lugar para realizarlo. Así experimenten los problemas que enfrentan los

pasajeros ciegos, este taller sería de media hora vendados los ojos para tener la oportunidad de intercambiar roles.

3. Con los trabajadores: capacitación para trabajo con público diverso, aceptación y tolerancia.

   Los conductores deben experimentar al menos por un momento lo que significa intentar usar un autobús como un pasajero que tiene una discapacidad. Se les venda los ojos por un momento para que sepan lo que implica estar ciego, movilizarse para ir a la parada y tratar de acceder al autobús y tomar un asiento.

   La capacitación no es un evento único también se puede proporcionar una motivación positiva, como lo conductores sobresalientes deben ser reconocidos por manejar de manera segura y accesible.

   También se pueden utilizar carteles para reforzar principios básicos de la conducción segura: “Trate a los pasajeros como si fueran su Familia”, “Respete a todos los pasajeros, incluyendo personas con discapacidad y adultos mayores”, “No deje a las personas con discapacidad en el paradero”, “Anuncien las paradas por consideración a las personas ciegas”, “Conduzcan con cuidado y despacio en las curvas”,…

   Se puede apreciar en la siguiente figura:

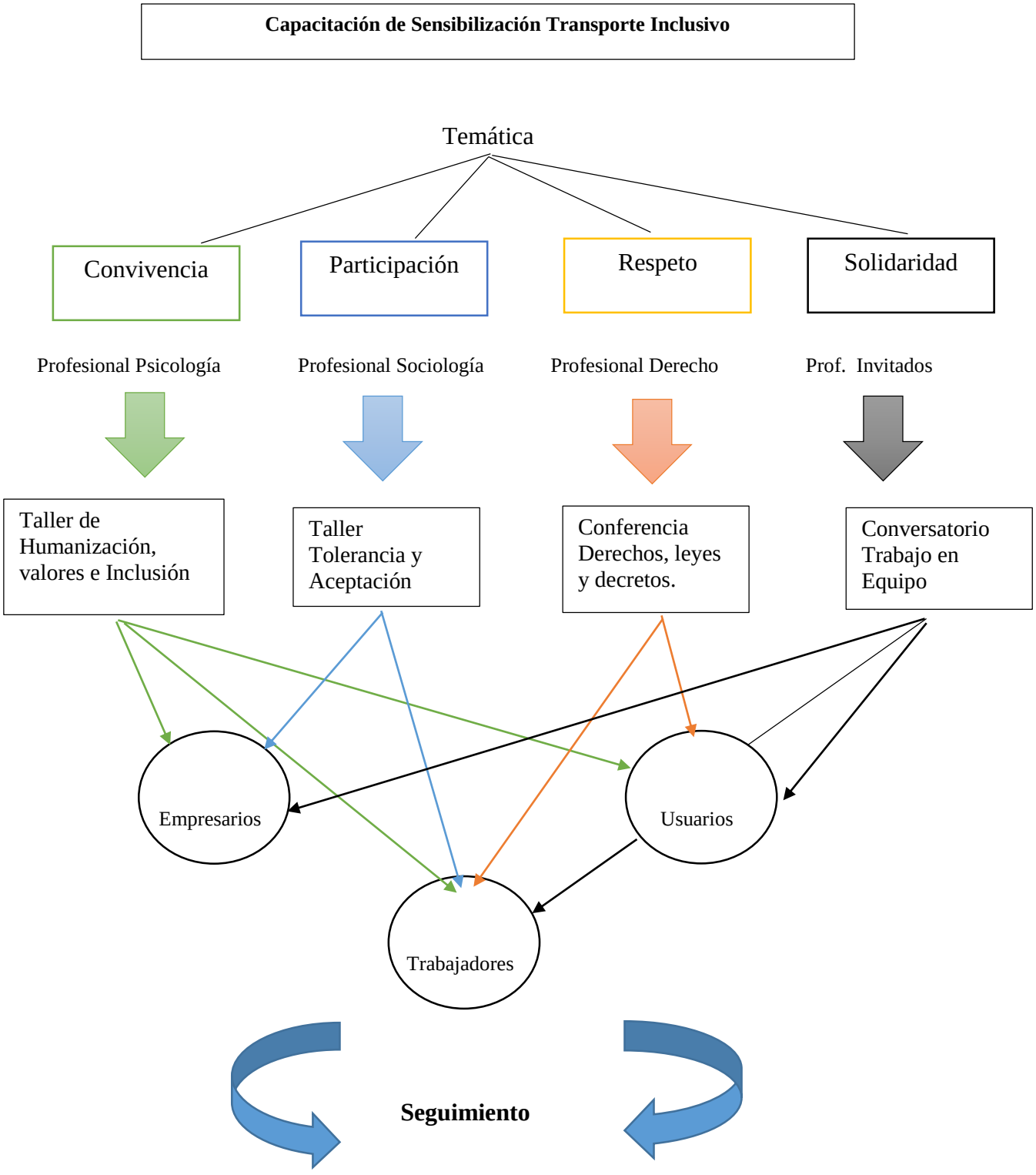

Figura No. 7

Diagrama de Capacitación.

Fuente: Esta Investigación.

7. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.

7.1 Estrategias para la Organización del Transporte Inclusivo.

7.1.1 Mejorar la Accesibilidad y la Movilidad de las personas en situación de discapacidad, en los andenes, vías peatonales y rutas de accesos a las estaciones o paraderos del auto bus. Estos espacios o vías se encuentran en muy mal estado, con desniveles, escalas, huecos sin señalización, elementos colgantes, templetes de postes, antepechos, letreros y avisos comerciales, elementos estos que constituyen trampas muchas veces mortales para estas personas.

7.1.2 Capacitación y sensibilización, usuarios, trabajadores, empresarios. Organizar grupos pequeños, sensibilizarlos para que puedan interactuar con las personas en situación de discapacidad haciendo que ellos comprendan como es el mundo del invidente y llegarles al corazón.

1) Identificar la situación actual de movilidad de las personas con discapacidad visual en la ciudad Pasto, con el mejoramiento de espacios peatonales, andenes y sitios públicos.
2) Establecer, en lo técnico, rutas y estaciones susceptibles de ser mejoradas para el desarrollo de este proyecto de transporte urbano.
3) Proponer jornadas de capacitación y sensibilización a los usuarios, trabajadores y empresarios del Sistema de transporte urbano de la ciudad san Juan de Pasto.
4) Formular estrategias de transporte, que permitan organizar un sistema de transporte inclusivo en las rutas urbanas en la ciudad Pasto.

Tabla de Costos y Estrategias.

Objetivo	Estrategias	Responsable	Costo	Costo Total	Tiempo de Aplicación	Indicador
Identificar la situación actual de movilidad	**Mejorar la accesibilidad y la movilidad.**	Alcaldía Municipal AVANTE	$230.000 por M2 $4’600.000 por cada estación.	$27`600.000	**6 meses**	**6 Estaciones o paraderos**
Establecer, rutas y estaciones	**Mejorar la información de las rutas**	**Empresa SITP**	$230.000 por M2 $2’300.000 por cada estación.	$13`800.000	**6 meses**	**6 Estaciones o paraderos**
Humanizar a los usuarios y conductores.	**12 Capacitación y sensibilización.**	**Investigadora**	**400000 c/u**	**$ 4. 800.000**	**6 meses**	**12 Talleres de Capacitación**
				TOTAL: 46.800.000		

Tabla No. 3

Costos y Estrategias de Mejoramiento.

8. CONCLUSIONES

Cuando la investigadora se trazó como objetivo principal, "Proponer la organización de un sistema de transporte inclusivo en las rutas urbanas de la ciudad de San Juan de Pasto, destinado a mejorar la movilidad a las personas en situación de discapacidad visual, invidentes y baja visión, que le sirva también a la comunidad en general", lo hizo con la conciencia de contribuir desde su rol de estudiante unadista, a la solución de los problemas de la comunidad donde está inmersa.

De la misma manera, se pudo Identificar y establecer la cantidad de personas con discapacidad visual que utilizarían este tipo de transporte, con el apoyo de la Secretaria de Salud, el INCI y el Instituto Departamental de Salud de Nariño.

Se establecieron en lo técnico, las rutas y estaciones, espacios de acceso y movilidad en las mismas, susceptibles de ser mejoradas para el desarrollo de este proyecto de transporte urbano.

Se han propuesto estrategias que permitan organizar un sistema de transporte inclusivo en las rutas urbanas en la ciudad Pasto.

Y finalmente, se han diseñado las jornadas de capacitación y sensibilización a los usuarios, trabajadores y empresarios del Sistema de transporte urbano de la ciudad San Juan de Pasto, para lograr una sensibilización y humanización de toda la población usuaria del transportes urbano.

Luego de realizado el estudio presente, se considera que se ha cumplido con creces el objetivo, pues queda claro que la propuesta es justa, obedece a una necesidad muy sentida por la comunidad de personas invidentes y con baja visión, quienes se verían muy aliviados al

tener un transporte inclusivo en la ciudad y estarían integrados a su comunidad en el aspecto del transporte.

Dicha propuesta, será entregada por la estudiante, junto con las personas invidentes y con baja visión, agrupadas en el Grupo Asociativo "Nueva Luz", a las autoridades municipales correspondientes de la Secretaría de Movilidad y Avante, lo mismo que a las directivas de SIT- Ciudad Sorpresa, para gestionar su implementación y ejecución, a la mayor brevedad posible.

8.1 Recomendaciones.

La primera y más importante recomendación se deja a la Administración Municipal, para que la presente Propuesta de Transporte Inclusivo, sea gestionada e implementada en Plan de Desarrollo Municipal, para que se haga realidad el sentir de estos conciudadanos.

A la comunidad de invidentes, no permitan que esta valiosa propuesta se quede en el papel. Trabajen, gestionen y busquen ante quien sea necesario para que se haga realidad el transporte inclusivo en Pasto.

A la investigadora, Continúe con sus estudios hasta culminar su proceso de profesionalización, para que pueda hacer realidad su sueño de contribuir a resolver las grandes problemáticas que aquejan a las comunidades y salir adelante con este bello País.

9. REFERENCIAS

Abric, Jean.Claude. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. Cousset: Del Val.

BACHELARD, G. (1976). *Poética del espacio*. México: Fondo de Cultura Económica.

CASTORIADIS, C. (2002). *La institución imaginaria de la sociedad*, tomo I. Barcelona. Ed. Tusques.

Contenidos de Conocimiento, UNAD. Recuperado el 30-04-2015 de: http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102014/Entorno_conocimiento/2015/guia_integradora.pdf

Como construir objetivos de investigación. ,Unad. Recuperado el 02-05-2015 de: http://datateca.unad.edu.co/contenidos/102014/Entorno_conocimiento/unidad_3/

Disability Word. "Abriendo nuevas avenidas hacia un Japón libre de barreras" Sociedad Japonesa para la rehabilitación de las personas con Discapacidad. Recuperado 18 de Octubre de 2015 de: http://www.disabilityworld.org/11-12_01/spanish/acceso/japan.shtml

Ibarrola (1972), Un proyecto es un modelo de emprendimiento a ser realizado con las Precisiones de recursos, de tiempo de ejecución y de resultados esperados. Tomado De: http://es.slideshare.net/pilooRooman/unidad-1-formulacion-y-evaluacion-de-proyecto

El Instituto nacional Para Ciegos – INCI, Recuperado el 25-04-2015 de:

https://www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=inci

Instituto Departamental de Salud de Nariño –ISDN. Recuperado el 25-04-2015 de:

https://www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=instituto+departamental+de+salud+de+nari%C3%B1o

"El transporte urbano en Colombia", Recuperado el 30 de septiembre de 2015. Tomado de: http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_urbano_en_Colombia

El Plan de Movilidad en pasto, Recuperado el 27-04-2015 de:

http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=641844

El sistema de transporte Integrado de transporte en Pasto, recuperado el 30-04-2015, de:

http://www.ciudadsorpresa.com.co/index.php/rutas

Foro de Movilidad Urbana. Recuperado el 27-04-2015 de

http://www.avante.gov.co/index.php/noticias/317-implementacion-del-setp-en-pasto-se-presento-en-foro-de-movilidad-urbana

Plan operativo en el SETP. Recuperado el 29-04-2015 de

http://www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo

El transporte urbano en Colombia, tomado el 30 de abril de 2015 de:

http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_urbano_en_Colombia

El Transporte Público en Colombia. Tomado de : http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/04142.pdf

Los Sistemas Urbanos del Transporte en Colombia. Tomado de: http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/La-integraci%C3%B3n-de-los-sistemas-de-transporte-urbano-en-Colombia-Findeter.pdf

Ley estatutaria 1618 de 2013, recuperado el 25-04-2015 de:

https://www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=LEY+ESTATUTARIA+1618+DE+2013+ICBF

Jodelet D. (1989). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En: Psicología Social II. Barcelona: Paidós.

José Juncà U, (2012). Accesibilidad Universal de los Modos de Transporte en España. Tomado de: http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/3697/Accesibilidad%20Universal.pdf?sequence=1

Lima Camisão, Verônica de Costa. En Disabiliti World. Recuperado el 18 de 0ctubre de 2015, de: http://www.disabilityworld.org/01-02_01/spanish/acceso/riocity.htm

Métodos Cualitativos de Investigación Social. Recuperado el 20-05-2015 de: www.uv.mx/mie/.../Metodoscualitativosycuantitativosdeinvestigacion.pdf

Narváez, E. (7 de junio de 2008) Arranca el Plan De Movilidad y el Sistema de Transporte Integrado en Pasto. *Diario de Sur*. Pasto.

ONCE, Servicios Especializados….Tomado el 18-10-2015 de: http://www.once.es/new/servicios-especializados-en-discapacidad-visual/discapacidad-visual-

Pardo, C. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. Tomado de http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/04142.pdf

PINTOS, J.L. (1995). Construyendo realidades: Los Imaginarios sociales. Tomado de: http://idd00qmm.eresmas.net/articulos/imaginarios.htm. Santiago de Compostela.

Taylor, S. J. & Bogdan, R.(1987) Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Paidos. Buenos Aires.

Torres Martínez, G. (2011) Qué es un Proyecto de Intervención? Recuperado el 25 de mayo de 2015 de:

http://uvprintervencioneducativa.blogspot.com.co/2011/09/que-es-un-proyecto-de-Intervencion-por.html

Villamil, F. "TRANSPORTE INCLUSIVO PARA TODOS ENCOLOMBIA". En Crónicas del Quindío. Recuperado 15-octubre-2015, de:

http://www.cronicadelquindio.com/blog-completo-autor-felipe_villamil_ocampo-titulo-transporte_pblico_inclusivo_para_todos-blog-390.htm

10. ANEXO

Cuestionario de Entrevista

Estructura de la Entrevista Abierta.

Al lograr una entrevista con el líder Sr: Marco Tulio Benavides del Grupo Asociativo Nueva Luz.

Se realizaron las siguientes preguntas

1) Tiempo de fundación de este grupo?

Tiene 30 años

2) Cuantos lo integran?

Cuarenta personas invidentes

3) Cuantas veces se reúnen y en qué lugar?

El grupo se reúne para hacer 3 conversatorios en el año, en la sede del Hospital San Pedro antiguo INCI, el sitio es en comodato con la Gobernación de Nariño.

4) Que inconvenientes cree usted que se presentan cuando va acceder a su transporte?

Las vías peatonales para llegar abordar el bus, están en mal estado, no son de gran ayuda son difíciles e inseguros porque hay desniveles de los andenes (bajos, altos, defectuosos). Abren huecos y no hay la suficiente señalización.

No hay una organización en las partes comerciales, donde se va caminando porque se tropieza con elementos colgantes, antepechos muy sobresalientes, como también los templetes de los postes de energía.

Los Vehículos (buses), porque al acceder a ellos sus rampas no están adecuadas para subir con autonomía, tranquilidad y seguridad.

La mayoría de los usuarios son indolentes, no practican la solidaridad, no saben guiarlos. No caen en cuenta que el mundo del invidente es totalmente diferente de quien disfruta de su visión.

5) Cómo considera usted, que se puede mejorar el desplazamiento de los invidentes en relación al transporte urbano?

   Lo más importante es mejorar la accesibilidad y movilidad, que sería de una gran ayuda en desplazarnos solos con tranquilidad y seguridad.

6) Las rutas de información y la sensibilización le parece a usted que deben ser tomadas en cuenta como complemento en las estrategias de mejoramientos?

   Las rutas de información, en los buses que mencionen las el número de la ruta y donde se dirige, así se pueden escuchar, aunque no exista la solidaridad de la persona que lo pueda guiar.

   La sensibilización y capacitación si son interesantes, entrar en su corazón y que interactúen con la comunidad de discapacidad visual, pero muchas veces no responde por que lo hacen solo un momento después se olvidan, es decir no les dura.