


	GESTIÓN SERVICIOS BIBLIOTECARIOS					 ISO 9001 SC 7384-1	 GP 205-1	 CERTIFICADO IANet CO-SC 7384-1
	CARTA DE AUTORIZACIÓN							
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 2	

Neiva, 15 de diciembre de 2016

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s):

ANA CATHERINE SUA VARGAS, con C.C. No. 1.075.225.859,

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado titulado ANÁLISIS FINANCIERO CON BASE EN EL COSTO DE MOVILIDAD PARA UNA PERSONA CON MOVILIDAD RESTRINGIDA, EN SILLA DE RUEDAS EN LA CIUDAD DE NEIVA

Presentado y aprobado en el año 2016 como requisito para optar al título de





ESPECIALISTA EN GESTION FINANCIERA;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales "open access" y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.

- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.

- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

	GESTIÓN SERVICIOS BIBLIOTECARIOS					  	
	CARTA DE AUTORIZACIÓN						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 2

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

ANA CATHERINE SUA VARGAS





Firma: _____



Firma: _____

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

	GESTIÓN SERVICIOS BIBLIOTECARIOS						  
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 3

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: ANÁLISIS FINANCIERO CON BASE EN EL COSTO DE MOVILIDAD PARA UNA PERSONA CON MOVILIDAD RESTRINGIDA, EN SILLA DE RUEDAS EN LA CIUDAD DE NEIVA

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
Sua Vargas	Ana Catherine

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
Salamanca Falla	Carlos Harvey

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
Salamanca Falla	Carlos Harvey

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: Especialista en Gestión Financiera

FACULTAD: Facultad de Economía y Administración

PROGRAMA O POSGRADO: Especialización en Gestión Financiera

CIUDAD: Neiva **AÑO DE PRESENTACIÓN:** 2016 **NÚMERO DE PÁGINAS:** 83

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Diagramas_X_ Fotografías___ Grabaciones en discos___ Ilustraciones en general___ Grabados___ Láminas___
 Litografías___ Mapas___ Música impresa___ Planos___ Retratos___ Sin ilustraciones___ Tablas o
 Cuadros_X_

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento:

MATERIAL ANEXO

PREMIO O DISTINCIÓN (En caso de ser LAUREADAS o Meritoria)

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:



GESTIÓN SERVICIOS BIBLIOTECARIOS

DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO



CÓDIGO

AP-BIB-FO-07

VERSIÓN

1

VIGENCIA

2014

PÁGINA

2 de 3





<u>Español</u>	<u>Inglés</u>	<u>Español</u>	<u>Inglés</u>
1. Discapacidad	Disability	6. Costos	Cost
2. Silla de ruedas	Wheelchair	7. Entrevista	Interview
3. Dificultad	Difficulty	8. Transporte	Transport
4. Análisis financiero	Financial analysis	9. Inclusión	Inclusion
5. Movilidad	Mobility	10. Ingresos	Income

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

El presente trabajo está orientado, a la realización de un análisis financiero, basado en el costo de movilidad para las personas con movilidad restringida, que se movilice en silla de ruedas, en la ciudad de Neiva.

Partiendo de la hipótesis planteada y dentro de los procesos de la información se ha escogido el analítico, ya que permite realizar un profundo estudio de la hipótesis planteada a solucionar por medio de la información recolectada, con base en las encuestas y entrevistas realizadas por el grupo investigativo para un mejor resultado en el campo. La población seleccionada para la realización investigativa del proyecto ha sido de la ciudad de Neiva – Huila, que cuenta con un numero de 344.242 habitantes, tomando como muestra 20 personas seleccionados por la persona a cargo del proyecto, para el recaudo de la información solicitada para la realización de dicho estudio.

Finalmente se evidencia que los recursos en la ciudad de Neiva aún son escasos para la importancia que debe tener la población con movilidad restringida en silla de ruedas, ya que hasta hace poco se están desarrollando las políticas de inclusión a esta población y el costo de movilidad para una persona en silla de ruedas convencional, es más alto comparado con una persona en silla de ruedas motorizada y una persona que no tiene silla de ruedas.

	GESTIÓN SERVICIOS BIBLIOTECARIOS						  
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	3 de 3

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

The present work is oriented to the accomplishment of a financial analysis, based on the cost of mobility for people with restricted mobility that is mobilized in a wheelchair, in the city of Neiva.

Based on the proposed hypothesis and within the information processes, the analytic has been chosen, since it allows a deep study of the hypothesis proposed to be solved by means of the information collected, based on the surveys and interviews carried out by the group For better results in the field. The population selected for the research project was from the city of Neiva - Huila, which has a population of 344,242 inhabitants, taking as sample 20 people selected by the person in charge of the project, for the collection of information requested for The completion of such study.

Finally, it is evident that the resources in the city of Neiva are still scarce for the importance that the population with restricted mobility in wheelchairs should have, since until recently the policies of inclusion to this population and the cost of mobility For a person in a conventional wheelchair, it is higher compared to a person in a motorized wheelchair and a person who does not have a wheelchair.

APROBACIÓN DE LA TESIS

Nombre Presidente Jurado: ALFONSO MANRIQUE MEDINA

Firma: 

Nombre Jurado:

Firma: _____

Nombre Jurado:

Firma: _____

ANÁLISIS FINANCIERO CON BASE EN EL COSTO DE MOVILIDAD PARA
UNA PERSONA CON MOVILIDAD RESTRINGIDA, EN SILLA DE RUEDAS EN LA
CIUDAD DE NEIVA

ANA CATHERINE SUA VARGAS

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA - USCO
ESPECIALIZACION EN GESTIÓN FINANCIERA
FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACIÓN

2016

ANÁLISIS FINANCIERO CON BASE EN EL COSTO DE MOVILIDAD PARA
UNA PERSONA CON MOVILIDAD RESTRINGIDA, EN SILLA DE RUEDAS EN LA
CIUDAD DE NEIVA

ANA CATHERINE SUA VARGAS

PROYECTO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE ESPECIALISTA EN
GESTIÓN FINANCIERA

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA- USCO
ESPECIALIZACION EN GESTION FINANCIERA
FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACIÓN

2016

Tabla de contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
	¿Cómo se puede clasificar la Discapacidad?	5
	¿Qué normas internacionales, en materia de discapacidad han sido ratificadas por el gobierno Colombiano?	5
2.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
	2.1 Diagnóstico	8
	2.2 Pronóstico	8
	2.3 Control de pronóstico	9
	2.4 Pregunta problema	10
3.	JUSTIFICACIÓN.....	11
4.	OBJETIVOS.....	13
	4.1 Objetivo General	13
	4.2 Objetivos Específicos	13
5.	MARCO DE REFERENCIA.....	15
	5.1 Marco geográfico	15
	5.2 Marco histórico	15
	5.2.1 Conquista	16
	5.2.2 Colonia.....	17
	5.2.3 Independencia.....	17
	5.3 Marco legal	18
	¿Qué artículos de la Constitución Política de Colombia de 1991, abordan el tema de Discapacidad?.....	18
	Artículo 13.....	18
	Artículo 54:.....	18
	Artículo 68:.....	19
	¿Qué otras normas existen para garantizar los derechos de las Personas con Discapacidad?.....	19
	¿Existe una Política Pública de Discapacidad?.....	20
	¿Qué proceso se ha adelantado para la reformulación de la Política Pública?	20

1.	Fase de Alistamiento:	20
2.	Fase de Recolección de insumos	20
3.	Fase de Formulación del Documento:	21
5.4	Marco conceptual	21
5.4.1	La esclerosis lateral amiotrófica (ALS).....	21
5.4.2	La parálisis bulbar progresiva	23
5.4.3	La esclerosis lateral primaria (PLE).....	24
	Atención de Personas en Sillas de Ruedas o con Movilidad Reducida.....	25
	Acompañamiento Personas en Sillas de Ruedas o con Movilidad Reducida.....	26
	Accesibilidad:.....	27
	Apoyo Isquiático:.....	27
	Discapacidad:.....	28
	Discapacitado:.....	28
	Deficiencia Mental:	28
	Deficiencia cognitiva:.....	29
	Deficiencia Motora:.....	29
	Equipo de transporte accesible:	29
6.	ANÁLISIS METODOLÓGICO	30
6.1	Técnicas e instrumentos para la recolección de información	30
6.3	Procesamiento de la información	33
6.4	Aspectos administrativos	33
6.5	Recurso institucional.....	33
7.	ENCUESTA O ENTREVISTA	34
8.	ANÁLISIS FINANCIERO	35
9.	CONCLUSIONES	75
10.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	78

Nota de aceptación

Firma del director

Firma de co-director

Firma del jurado

Firma del jurado

Dedicatoria

Dedico este trabajo investigativo a mi hijo y a mi familia, quienes han sido mi apoyo constante y son el motor de mi vida.

A los docentes que han estado presentes en mi formación profesional, especialmente a quienes me orientaron, para hacer posible el desarrollo de este trabajo de grado.

Agradecimientos

La autora expresa su agradecimiento a:

Primero que todo, gracias a Dios por permitirme desarrollar este trabajo investigativo, segundo a mis padres, a mi hijo y a mi familia quienes han impulsado mi propósito de ser profesional. En tercera medida agradezco a los docentes, por ser nuestros asesores y quienes direccionaron esta investigación, a ellos gracias por el apoyo constante y los conocimientos brindados.

A la Universidad Surcolombiana por ser el ente educativo donde me formé y del que con orgullo, obtendré mí título.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo está orientado, a la realización de un análisis financiero, basado en el costo de movilidad para las personas con movilidad restringida, que se movilice en silla de ruedas, en la ciudad de Neiva.

Para contextualizar y aterrizar un poco la problemática a abordar, es necesario familiarizarse con la terminología utilizada. Por ello, es necesario traer a colación, el término (discapacidad), el cual es el objeto de esta investigación.

La definición de la discapacidad es compleja, controversial y cambiante según el enfoque y el momento histórico en que se enmarca. Sin embargo, a partir de la aprobación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad, en nuestro país se considera que:

“La discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”¹.

“El enfoque “biopsicosocial”, define la discapacidad, desde el punto de vista relacional, como el resultado de interacciones complejas entre las limitaciones

¹ 1 Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las personas con Discapacidad, preámbulo literal.

funcionales (físicas, intelectuales o mentales) de la persona y del ambiente social y físico que representan las circunstancias en las que vive esa persona. ...incluye deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación, denotando los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y la de los factores contextuales individuales (factores ambientales y personales)".²

¿Cómo se puede clasificar la Discapacidad?

Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo, que al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás³.

¿Qué normas internacionales, en materia de discapacidad han sido ratificadas por el gobierno Colombiano?

“La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad”, de la Organización de Estados Americanos OEA. Aprobada mediante la Ley 762 del 31 de Julio de 2002. Declarada exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-401 de 2003. “La Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, de la

² CIF, Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud, desarrollada por la Organización Mundial de la Salud OMS, Ginebra, Suiza 2001.

³ Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las personas con discapacidad. Artículo 1, párrafo 2.

Organización de las Naciones Unidas ONU, fue aprobada mediante la ley 1346 de 2009, declarada exequible por la Honorable Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-293 del 22 de Abril de 2010.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de Neiva, se ha evidenciado la dificultad que poseen todos aquellos niños, adolescentes y adultos que poseen discapacidad motriz, y se ven obligados al uso de silla de ruedas para facilitar su movilidad.

Las personas afectadas por este tipo de discapacidad presentan una clara desventaja en su aparato locomotor, determinada por limitaciones posturales, de desplazamiento, de coordinación y manipulación, haciendo que se obtengan muchos problemas secundarios a causa de esta discapacidad. *Condición.*

Adicionalmente la falta de infraestructura vial, adecuada para su movilidad, acrecienta el problema, a tal punto que en muchas ocasiones, no pueden desplazarse desde sus hogares, a realizar sus labores cotidianas, a menos que cuenten con la capacidad monetaria para pagar el servicio de transporte público (taxi), o, en su defecto, cuenten con la posibilidad de tener un vehículo propio para su transporte diario.

La falta permanente de movilidad en este tipo de pacientes, conlleva a la obtención de secuelas y enfermedades que acentúan la gravedad del problema, ya que muchos de ellos debido a la falta de movilidad, tienen que mantener la

mayor parte del tiempo acostados o sentados haciendo que en algunas partes de su cuerpo, aparezcan laceraciones, úlceras en la piel y escaras.

La falta de recursos es otro ítem que se debe tener en cuenta, puesto que en su mayoría, las personas en situación de discapacidad motriz, no cuentan con apoyo por parte de los entes gubernamentales, que contribuyan a mejorar su calidad de vida y brinden facilidades, para que estos pacientes puedan realizar sus actividades diarias, con relativa normalidad.

Para esto es necesario, implementar soluciones, que permitan a estas personas, tener la posibilidad de moverse, con la misma facilidad y las mismas garantías que tienen, quienes no poseen ningún tipo de discapacidad, reduciendo los costos de movilidad, para estar a la par de quienes no presentan ningún tipo de discapacidad.

Una alternativa a implementar, es el diseño y elaboración de un plan adecuado de movilidad y una mejora en las vías, que permita el fácil traslado de estas personas en *situación* de discapacidad, desde sus hogares, hasta sus lugares de trabajo, o los sitios en los cuales realizan sus actividades cotidianas.

Adicionalmente se debe contemplar la posibilidad que los entes gubernamentales, a cargo, generen programas de ayuda a través de organizaciones empresariales del estado y privadas, que les permitan, hacer uso

de vehículos especializados para su movilidad, con el objetivo de mejorar substancialmente, las oportunidades para esta población, haciendo valer y respetar sus derechos como seres humanos y ciudadanos que son.

2.1 Diagnóstico

En la ciudad de Neiva, se ha evidenciado la dificultad que poseen todos aquellos niños, adolescentes y adultos que poseen discapacidad motriz, y se ven obligados al uso de silla de ruedas para facilitar su movilidad.

Las personas afectadas por este tipo de discapacidad presentan una clara desventaja en su aparato locomotor, determinada por limitaciones posturales, de desplazamiento, de coordinación y manipulación, haciendo que se obtengan muchos problemas secundarios a causa de esta discapacidad.

2.2 Pronóstico

La falta permanente de movilidad en este tipo de pacientes, conlleva a la obtención de secuelas y enfermedades que acentúan la gravedad del problema, ya que muchos de ellos debido a la falta de movilidad, tienen que mantener la mayor parte del tiempo acostados o sentados haciendo que en algunas partes de su cuerpo, aparezcan laceraciones, úlceras en la piel y escaras.

La falta de recursos es otro ítem que se debe tener en cuenta, puesto que en su mayoría, las personas en situación de discapacidad motriz, no cuentan con apoyo por parte de los entes gubernamentales, que contribuyan a mejorar su calidad de vida y brinden facilidades, para que estos pacientes puedan realizar sus actividades diarias, con relativa normalidad.

2.3 Control de pronóstico

Una alternativa a implementar, es el diseño y elaboración de un plan adecuado de movilidad y una mejora en las vías, que permita el fácil traslado de estas personas en situación de discapacidad, desde sus hogares, hasta sus lugares de trabajo, o los sitios en los cuales realizan sus actividades cotidianas.

Adicionalmente se debe contemplar la posibilidad que los entes gubernamentales, a cargo, generen programas de ayuda a través de organizaciones empresariales del estado y privadas, que les permitan, hacer uso de vehículos especializados para su movilidad, con el objetivo de mejorar substancialmente, las oportunidades para esta población, haciendo valer y respetar sus derechos como seres humanos y ciudadanos que son.

2.4 Pregunta problema

¿Cómo realizar un Análisis financiero adecuado con base en el costo de movilidad de una persona en situación de discapacidad, que se movilice en silla de ruedas en la ciudad de Neiva?

3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación, nace de la necesidad de establecer los costos en los que incurren las personas en situación de discapacidad que se movilizan en silla de ruedas, por las vías de la ciudad de Neiva. (Manutención, gastos de movilidad y apoyo por parte del gobierno).

No existe hasta el momento un programa en la ciudad de Neiva, que permita establecer los costos de movilidad que tienen las personas en situación de discapacidad, y más específicamente, quienes se movilizan en silla de ruedas por las calles de la ciudad.

Es necesario establecer y conocer estos datos, puesto que ellos contribuye a establecer un punto de partida en la obtención de planes de movilidad indicados para esta población, que sirvan como punto de partida para establecer una sociedad con equidad y justicia, basado en el respeto y el reconocimiento que se le debe dar a estas personas, puesto que deben contar con las mismas garantías con las que cuenta cualquier otro ciudadano, a la hora de poder realizar sus actividades cotidianas, como lo son el derecho a la educación, al trabajo y a todas aquellas cosas de primera necesidad, que en muchas ocasiones, se ven entorpecidas por la imposibilidad que existe en muchos hogares, de proveer un instrumento apto de movilidad, a estas personas en situación de discapacidad.

Para ellos es necesario como primera medida, conocer las cifras más exactas posibles, de personas en situación de discapacidad en la ciudad de Neiva,

cuya problemática les impida movilizarse libremente por las calles, y tengan que hacer uso de elementos como las sillas de ruedas, para garantizar el libre tránsito por las calles de la ciudad de Neiva.

Posteriormente, debe evidenciarse, si estas personas, cuentan con la posibilidad de movilizarse de forma adecuada, y de no ser así, es necesario saber si existe un plan desarrollado por parte del gobierno, que les permita movilizarse, con las mismas garantías con las que lo hace una persona que no tienen ningún tipo de discapacidad.

Todo esto con el fin de proporcionar alternativas de solución, que permitan equiparar los costos a los que se ven abocados quienes están en silla de ruedas, en comparación de quienes no lo están.

Esta investigación contribuirá, no solo a mejorar la calidad de vida de las personas que se movilizan en silla de ruedas en la ciudad de Neiva, sino que, a su vez, servirá como punto de partida para que otras ciudades y departamentos del país, e incluso, otros países a nivel continental y mundial, quienes no tengan implementado ningún tipo de control para la mejora de la calidad de vida de estas personas; copien este tipo de comportamiento, con el propósito de generar consciencia y una sociedad más justa y equitativa.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Diseñar un plan que permita realizar un análisis financiero adecuado, con el propósito de minimizar los costos de movilidad de las personas en situación de discapacidad, que se movilicen en silla de ruedas, en la ciudad de Neiva.

4.2 Objetivos Específicos

- Recopilar los datos aproximados correspondientes a la cantidad de personas en situación de discapacidad, que se movilizan en silla de ruedas, en la ciudad de Neiva.

- Establecer los tipos de discapacidad físico motora existentes, con el fin de diseñar y elaborar un análisis financiero adecuado, que corresponda al tratamiento de la problemática expuesta.

- Identificar el comportamiento y el tamaño de la población en situación de discapacidad, que se moviliza en silla de ruedas en la ciudad de Neiva.

- Proponer una estrategia innovadora que propicien bienestar y comodidad a la hora de moverse para las personas con discapacidad sicológica.
- Trabajar de la mano con los entes gubernamentales encargados, con el fin de recolectar la información pertinente, que conlleve a realizar un análisis financiero indicado, en pro de la reducción de los costos de movilidad para las personas que se movilizan en silla de ruedas al interior de la ciudad de Neiva.

5. MARCO DE REFERENCIA

5.1 Marco geográfico

El lugar en el cual se origina y se lleva a cabo la investigación es la ciudad de Neiva capital del departamento del Huila, en Colombia. Está ubicada entre la cordillera Central y Oriental, en una planicie sobre la margen oriental del río Magdalena, en el valle del mismo nombre, cruzada por el Río Las Ceibas y el Río del Oro. Está en las coordenadas 2°59'55"N 75°18'16"O, su extensión territorial de 1533 km², su altura de 442 metros sobre el nivel del mar y su temperatura promedio de 27.7 °C.³

5.2 Marco histórico

Según los historiadores el conquistador español Sebastián de Belalcázar ordenó al capitán Juan de Cabrera que fundará a Neiva en 1539; pocos kilómetros arriba del sitio conocido como Las Tapias (hoy Campoalegre), antiguo dominio de los indios Tamas.

Once años después, la ciudad fue destruida en los enfrentamientos entre aborígenes y conquistadores.

En 1551, el español Juan Alonso trasladó la localidad al lugar donde en la actualidad se encuentra el municipio de Villavieja pero de nuevo fue

arrasada por los indios Pijaos y los españoles tuvieron que replegarse a Timaná.

El 24 de mayo de 1612, el capitán y alguacil mayor Diego de Ospina y Medinilla la fundó en su ubicación actual. Cuentan que el oficial salió de Fortalecillas con la misión de establecer por fin a la que ya llamaban Nuestra Señora de la Concepción.

Con una cabuya que media treinta y tres pies hizo el trazado de la plaza en torno a la cual crecería la localidad. Diez cabuyas, es decir, unos 100 metros, contó don Diego.

La orden desde entonces fue que cada cuadra del poblado tuviera igual medida: 35 pies, representados en cuatro solares cuadrados de ochenta y un pies y medio.

Aunque la nueva fundación sufrió el constante asedio de los indígenas Pijaos y Paeces fue convirtiéndose lentamente en un emporio ganadero de primer orden.

5.2.1 Conquista

Así transcurrió el tiempo de la conquista, durante el cual la economía de Neiva se basó en la explotación del oro. Luego se desarrolló la ganadería vacuna, caballar y porcina.

En 1575 se decía que el clima no era propicio para cultivos de productos traídos desde España como el trigo o la cebada pero sí para la cría de vacas, yeguas y ovejas.

5.2.2 Colonia

Durante la Colonia, como lo describe el Coronel Don Antonio de Alcedo –Diccionario Geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América-, la ganadería y el comercio fueron los elementos económicos que dinamizaron la sociedad neivana.

Proveía el mercado de casi todo el Reino y particularmente la capital de Santa Fe.

Según el historiador Camilo Francisco Salas durante este período las celebraciones religiosas: Semana Santa, Corpus Christi, San Juan y San Pedro, fiestas patronales y Navidad regulaban la vida social.

5.2.3 Independencia

La ciudad tuvo una activa participación en el Movimiento de los Comuneros. El 19 de junio de 1789 entró en Neiva el jefe de este grupo, Toribio Zapata quien dio muerte al Gobernador de la Provincia don Policarpo Sánchez mientras Zapata cayó en manos del capitán Pedro López de la guardia oficial.

Neiva contribuyó con sangre de sus hijos a la gesta libertadora, y dentro de los próceres figuran entre otros Benito y Fernando Salas Vargas,

Francisco López, José María López, Luis José García, Manuel Ascencio Tello, Mariano Vásquez Posse y Galaviz, el poeta guerrero José María Tello, Juan Antonio Samper, Antonio Piedrahita, Hermógenes Céspedes, Ambrosio Ortiz, Hipólito Perdomo, Miguel Cuellar, José Oliveros, Juan Ignacio Vanegas, José Ignacio López, Carlos Agustín Quintero, José Gutiérrez, Juan Vicente Durán, Manuel García y el presbítero José Joaquín Buendía, entre los oficiales, fuera de los soldados que se incorporaron a la campaña del sur.

5.3 Marco legal

¿Qué artículos de la Constitución Política de Colombia de 1991, abordan el tema de Discapacidad?

Artículo 13. "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".

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".

Artículo 54: "Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud".

Artículo 68: “La erradicación del analfabetismo y la educación de personas con limitaciones físicas o mentales, o con capacidades excepcionales, son obligaciones especiales del Estado”⁴.

¿Qué otras normas existen para garantizar los derechos de las Personas con Discapacidad?

El país cuenta con un nutrido y dinámico desarrollo normativo con relación a la atención y protección de la población con discapacidad, el cual se encuentra especificado en el normograma que se encuentra publicado en la página web del Ministerio de Salud y Protección Social⁵, y que además hace parte integral de este documento. No obstante se destacan las leyes:

- 361 de 1997, considerada la ley marco de discapacidad, por medio de la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación;
- 1145 de 2007, organiza el Sistema Nacional de Discapacidad SND.
- 1618 de 2013, ley estatutaria por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.

En materia de salud, el artículo 66 de la ley 1438 de 2011, que reforma el Sistema General de Seguridad Social en Salud, estipula que las acciones de salud deben

⁴ En la normatividad anterior a la adopción por parte del Estado Colombiano de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se encuentra terminología inadecuada para referirse a las Personas con Discapacidad PcD, con términos que actualmente no se deben emplear, pero dado que son nuestro sustento normativo se citan textualmente.

⁵ www.minsalud.gov.co

incluir la garantía a la salud de las personas con discapacidad, mediante una atención integral y una implementación de una política nacional de salud con un enfoque diferencial. De igual manera el Artículo 18, determina la gratuidad de los servicios y medicamentos para los niños, niñas y adolescentes con discapacidad y enfermedades catastróficas, de Sisbén 1 y 2.

¿Existe una Política Pública de Discapacidad?

A partir del segundo semestre del año 2012, se inició un proceso de reformulación de la Política Pública a través de una acción conjunta de planificación con el Grupo de Enlace Sectorial (GES).

¿Qué proceso se ha adelantado para la reformulación de la Política Pública?

Se definieron 4 fases a desarrollar:

1. Fase de Alistamiento:

- Definición de la Plataforma
- Construcción de la Línea de Base de la Política Pública
- Construcción del mapa de actores
- Regionalización para la obtención de insumos de Política.

2. Fase de Recolección de insumos

- 5 mesas regionales con cobertura total del país.
- 6 mesas intersectoriales
- 1 mesa de consolidación nacional

3. Fase de Formulación del Documento:

- Sistematización de los resultados de la Mesa de Consolidación Nacional.
- Análisis de las alternativas de acción priorizadas
- Conceptualización de los Ejes Estratégicos de la Política.
- Construcción de la matriz de Plan de Acción en función de los Ejes y las acciones Sectoriales e Intersectoriales
- Construcción documento base de política
- Concertación de metas, indicadores y fuentes de verificación. Este arduo proceso da como resultado dos importantes documentos:
 - Documento Conpes 166 de 2013.
 - Documento de Política Pública de Discapacidad e Inclusión Social, actualmente en proceso de concertación.

5.4 Marco conceptual

5.4.1 La esclerosis lateral amiotrófica (ALS)

También llamada enfermedad de Lou Gehrig o enfermedad de la neurona motora clásica, es un trastorno progresivo, finalmente fatal que al final interrumpe las señales de todos los músculos voluntarios. En los Estados Unidos, los médicos usan los términos *enfermedad de la neurona motora* y ALS en forma intercambiable.

Tanto las neuronas motoras superiores como inferiores están afectadas. Aproximadamente el 75 por ciento de los pacientes con ALS clásica también tendrá debilidad y consumo de los músculos bulbares (músculos que controlan el habla, la deglución y la masticación). Generalmente los síntomas se notan primero en los brazos y las manos, las piernas o en los músculos de la deglución. La debilidad y la atrofia musculares se producen en forma desproporcionada en ambos lados del cuerpo.

Los pacientes pierden fuerza y la capacidad de mover los brazos, las piernas y el cuerpo. Otros síntomas son la espasticidad, reflejos exagerados, calambres musculares, fas circulaciones, y problemas aumentados con la deglución y la formación de palabras. El habla puede ser arrastrada y nasal. Cuando los músculos del diafragma y la pared torácica dejan de funcionar adecuadamente, los pacientes pierden la capacidad de respirar sin asistencia mecánica. Aunque generalmente la enfermedad no daña la mente o la personalidad de la persona, varios estudios recientes sugieren que algunos pacientes con ALS tienen alteraciones en las funciones cognitivas como problemas con la memoria y la toma de decisiones.

ALS más comúnmente ataca a personas entre los 40 y 60 años de edad, pero personas más jóvenes o más viejas también pueden contraer la enfermedad. Los hombres están afectados más a menudo que las mujeres. La mayoría de los casos de ALS se produce esporádicamente, y no se considera que los familiares de esos individuos estén en mayor riesgo de contraer la enfermedad. (Hay una

forma familiar de ALS en adultos, que frecuentemente se produce de la mutación del gen superóxidodismutasa, o SOD1, ubicado en el cromosoma 21.)

5.4.2 La parálisis bulbar progresiva

También llamada atrofia bulbar progresiva, involucra al tallo cerebral en forma de bulbo, la región que controla las neuronas motoras inferiores necesarias para tragar, hablar, masticar y otras funciones. Los síntomas incluyen debilidad muscular faríngea, músculos mandibulares y faciales débiles, pérdida progresiva del habla, y atrofia muscular lingual.

La debilidad de los miembros con signos de neuronas motoras superiores e inferiores casi siempre es evidente pero menos prominente. Las personas afectadas tienen ataques de risa o de llanto (llamados labilidad emocional). Finalmente los individuos se vuelven incapaces de comer o hablar y se encuentran en riesgo aumentado de asfixia y neumonía por aspiración, que está causada por el pasaje de líquidos y comida a través de los pliegues vocales y hacia las vías aéreas inferiores y los pulmones.

El accidente cerebro vascular y la miastenia grave tienen ciertos síntomas similares a aquellos de la parálisis bulbar progresiva y deben descartarse antes de diagnosticar este trastorno. En cerca del 25 por ciento de los pacientes con ALS, los síntomas precoces comienzan con participación bulbar. Cerca del 75 por ciento de los pacientes con ALS clásica finalmente muestra alguna participación bulbar.

Muchos clínicos creen que la parálisis bulbar progresiva por sí misma, sin evidencia de anomalías en los brazos o las piernas, es extremadamente rara.

5.4.3 La esclerosis lateral primaria (PLE)

Dos veces más común en los hombres que en las mujeres. Generalmente el inicio se produce después de los 50 años de edad. La causa de PLE es desconocida. Se produce cuando células nerviosas específicas en la corteza cerebral (la capa fina de células que cubre el cerebro que es responsable de la mayoría de las funciones mentales de más alto nivel) que controlan el movimiento voluntario se degeneran gradualmente, haciendo que se debiliten los músculos bajo su control.

El síndrome, que los científicos creen que sólo raramente es hereditario, evoluciona gradualmente en años o décadas, llevando a la rigidez y torpeza de los músculos afectados. Generalmente el trastorno afecta primero las piernas, seguidas por el tronco, los brazos y las manos y finalmente, los músculos bulbares. Los síntomas pueden ser dificultad con el equilibrio, debilidad y rigidez en las piernas, torpeza, espasticidad en las piernas que produce lentitud y rigidez del movimiento, arrastre de los pies (que lleva a la incapacidad para caminar), y compromiso facial que produce disartria (habla mal articulado).

Las diferencias principales entre ALS Y PLE (considerada una variante de ALS) son las neuronas motoras implicadas y la velocidad de evolución de la enfermedad. PLE puede confundirse con paraplejía espástica, un trastorno

hereditario de las neuronas motoras superiores que causa espasticidad en las piernas y generalmente comienza en la adolescencia.

Atención de Personas en Sillas de Ruedas o con Movilidad Reducida.

Aun cuando no es necesario el conocimiento total de las características de las sillas de ruedas por parte de quienes prestan servicios a PSD (Personas en Situación de Discapacidad) es importante que sepan que en general las sillas de ruedas tienen ruedas delanteras pequeñas que son las que guían el movimiento de la silla y ruedas posteriores grandes que soportan y dan estabilidad. En este documento se encontrarán las normas que rigen para las características de las SR, como información adicional.

- Siempre pregunte a la persona si necesita ayuda, nunca empuje una SR (Silla de Ruedas) sin preguntar.
- Nunca levante una SR para acceder a un espacio, además de ser una intrusión en el espacio personal genera un riesgo de accidente.
- Si se le pide ayuda y usted no está seguro de cómo hacer lo que se le pide, solicite a la PSD las instrucciones necesarias y sígalas al pie de la letra.
- Ajuste su paso al de la PSD y no se ubique detrás o delante de ella, hágalo al lado
- No se apoye en la SR cuando la persona la está usando, ella forma parte de su espacio personal.

- Facilite el alcance de los objetos que usa con frecuencia, colocándolos al alcance y la altura de la SR.
- Para mantener una conversación prolongada sitúese a la altura de sus ojos.
- Elimine la necesidad de desplazamientos excesivos.
- Cuando la persona utiliza aditamentos como muletas, bastones o caminadores, estos deben permanecer cerca de ellos cuando no los están usando.
- Infórmele de manera precisa las acciones a tomar en caso de emergencia o situaciones que ameriten la evacuación. Facilítele el nombre de la persona encargada de su evacuación y el medio de contactarla. Si es posible preséntesela de manera directa o haga una cita para que la conozca y le informe acerca de sus contactos para seguros de salud y de viaje.

Acompañamiento Personas en Sillas de Ruedas o con Movilidad Reducida.

- En general cuando se suben o bajan rampas el acompañante debe situarse atrás, bien sea que la PSD descienda de espaldas o de frente.
- Siempre lleve un ritmo medio o lento, cualquier alteración en el piso puede causar que la silla se vaya de frente poniendo en riesgo a la PSD.
- Si debe bajar uno o varios escalones eleve las ruedas anteriores y descienda sobre las posteriores, escalón por escalón. Use el peso de su cuerpo como freno. Este manejo requiere de buena condición física si no está seguro solicite ayuda para controlar el descenso. Siempre es preferible utilizar ascensores si se tienen a mano.

- Para subir un escalón o un andén suba primero las ruedas delanteras y colóquelas arriba del escalón, luego levante las traseras e impulse la silla hacia adelante. Si sube más de un escalón coloque la SR de espalda y traccione hacia arriba escalón por escalón.
- Las ruedas siempre deben apoyarse de forma simultánea cuando suba o baje escalones.
- No levante la silla desde sus partes móviles como los apoyabrazos o apoyapies.
- Levantar la silla entre varias personas siempre es peligroso y es una invasión al espacio de la persona. Si no tiene otra alternativa pregunte primero a la PSD si acepta esta ayuda y como es más conveniente hacerlo.
- Para cualquier traslado asegúrese que la silla no está frenada.

Accesibilidad: "Condición en la cual la disposición de los elementos y espacios, están al alcance y permite su utilización por parte de los individuos, incluido los discapacitados, en forma segura, cómoda y eficiente"(universidad nacional de Colombia, 2000).

Apoyo Isquiático: apoyo para la parte posterior de las personas, a la altura de las caderas dispuesto a 70 o 75 cm del suelo, que le permite descansar en la posición

de pie y agarrarse del apoyo con las manos, especialmente pensado para personas adultos mayores o con cierto grado de movilidad⁶ .

Discapacidad: “Dentro de la experiencia de la salud, una discapacidad es toda restricción o ausencia (debida a una deficiencia) de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano.”

Es entonces, la objetivación de los efectos de la deficiencia, el proceso por el cual una limitación funcional se manifiesta como una realidad en la vida diaria, con lo cual el problema se hace objetivo al interferir las actividades corporales.

Debemos, por tanto, hablar de personas con discapacidad y nunca de discapacitados. El término discapacidad, es un término aceptado en toda Iberoamérica y es un término al que solemos recurrir siempre que no podemos o no queremos ser más precisos.

Discapacitado: persona que tiene algún tipo de limitación o impedimento, temporal o permanente, a causa de deficiencias físicas mentales o sensoriales, la cual se manifiesta en la relación con su entorno (universidad nacional de Colombia, 2000).

Deficiencia Mental: alteración en las funciones mentales o estructuras del sistema nervioso, que perturban el comportamiento del individuo, limitándolo

⁶ Definición del manual de referencia: Accesibilidad al medio físico y al transporte, Universidad Nacional de Colombia

principalmente en la ejecución de actividades de interacción y relaciones personales de la vida comunitaria, social y cívica⁷.

Deficiencia cognitiva: alteración en las funciones mentales o estructurales del sistema nervioso, que limita al individuo principalmente en la ejecución de actividades de aprendizaje y aplicación de conocimiento.⁸

Deficiencia Motora: alteración en las funciones neuromusculoesqueléticas y/o estructuras del sistema nervioso y relacionadas con el movimiento, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de movilidad
Incapacidad: cualquier restricción o impedimento del funcionamiento de una actividad, ocasionados por una deficiencia en la forma o dentro del ámbito de lo considerado normal para el ser humano (universidad nacional de Colombia, 2000).

Equipo de transporte accesible: es aquel que sirve para la movilización de todo tipo de personas y que además está acondicionado especialmente para el transporte de personas con movilidad reducida. **Transporte mixto:** es el traslado de manera simultánea, en un mismo equipo, de personas, animales y/o cosas.

⁷ Definición establecida en el decreto número 1660 del año 2003 (por el cual se reglamente la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial a las personas con discapacidad)

⁸ Definición establecida en el decreto número 1660 del año 2003 (por el cual se reglamente la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial a las personas con discapacidad)

6. ANÁLISIS METODOLÓGICO

Con el propósito de dar cumplimiento a cada uno de los objetivos específicos del proyecto, se hace necesario el uso e implementación de una metodología mixta (cualitativa y cuantitativa), que permita a nivel cuantitativo, recolectar los datos de cuántas personas en situación de discapacidad que se movilizan en silla de ruedas, hay en la ciudad de Neiva. Y a nivel cualitativo, agrupar estas personas, de tal manera que se identifique cuál es la discapacidad específica que presenta cada uno de ellos, con el fin de generar la alternativa más adecuada para cada uno de ellos.

A continuación se describen los pasos y pautas a seguir, con cada uno de los objetivos específicos, para llevarlos a cabo.

6.1 Técnicas e instrumentos para la recolección de información

Una encuesta es un procedimiento de investigación, dentro de los diseños de investigación descriptivos (no experimentales) en el que el investigador busca recopilar datos por medio de un cuestionario previamente diseñado o una entrevista, sin modificar el entorno ni el fenómeno donde se recoge la información (como sí lo hace en un experimento). Los datos se obtienen realizando un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, integrada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de

opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación. También tenemos que tener en cuenta que este tipo de instrumento es un método Cuantitativo.

La entrevista - encuesta que se les hará a los usuarios, se realiza con el fin de conocer las percepciones y satisfacciones en cuanto a la atención prestada, para saber cómo el usuario, analiza la situación de movilidad en la ciudad de Neiva, y qué propone para dar solución a dicha problemática,

Por otro lado, con este método de la entrevista - encuesta, se quiso también conocer si existe o no problemáticas, barreras comunicativas, y así, saber qué grado de confianza existía entre los actores investigados para así saber qué propuestas tiene cada parte con el fin de mejorar la misma.

La matriz de protocolo, Es el método por el cual se establece una relación concreta e intensiva entre el investigador y el hecho social o los actores sociales, de los que se obtienen datos que luego se sintetizan para desarrollar la investigación.

Este método es una "lectura lógica de las formas" y supone el ejercicio y "metodología de la mirada" (de construcción y producción de nueva realidad). La selección de datos: comprende la recogida de información en la situación de que se trata. Las informaciones que hay que recoger dependen de los objetivos que uno se fije. Puede hacerse en función de una hipótesis preconcebida o de una manera más explícita, en función del objetivo que se persigue con la investigación.

Es importante conocer que gracias a este método de investigación podemos lograr identificar diferentes situaciones, de las cuales comprenderemos y haremos útil la investigación, optamos por esta técnica que nos suministrará la información necesaria, de la cual pondremos en tela de juicio nuestra investigación, el objetivo de esta matriz de protocolo, es poder desarrollar ideas claras para comprender la situación de nuestra investigación, es una guía (observación) que nos facilitó conocer más de los diferentes usuarios, gracias a que podremos observar diferentes dinámicas y actitudes de los mismos, no solo a los usuarios de las prendas sino a sus respectivos diseñadores, este ejercicio se desarrollará con el consentimiento de los usuarios, se les informará con anticipación el objetivo de la investigación, ya teniendo su consentimiento, procedemos a realizar el ejercicio tendremos en cuenta etapas como: sus nombres, edad, sexo, procedencia, estrato, ocupación, y, satisfacción con el sistema de movilidad en la ciudad. También tendremos en cuenta la imagen del encuestado, la confianza que suministra, el lenguaje verbal y no verbal, la escucha, las fortalezas comunicativas, y sus datos generales.

6.2 Población y muestra

La población seleccionada para la realización investigativa del proyecto ha sido de la ciudad de Neiva – Huila, que cuenta con un numero de 344.242 habitantes, tomando como muestra 20 personas seleccionados por la persona a cargo del proyecto, para el recaudo de la información solicitada para la realización de dicho estudio.

6.3 Procesamiento de la información

Dentro de los procesos de la información se ha escogido el analítico, ya que permite realizar un profundo estudio de las hipótesis planteadas a solucionar por medio de la información recolectada con base en las encuestas y entrevistas realizadas por el grupo investigativo para un mejor resultado en el campo.

6.4 Aspectos administrativos

En primera instancia se encuentra el grupo de investigación el cual llevo a la realización del proyecto planteado realizando un trabajo de campo.

6.5 Recurso institucional

La universidad USCO ofrece su biblioteca, la cual por medio de sus computadores y fuentes bibliográficas se logró hacer las investigaciones correspondientes, al desarrollo del proyecto investigativo.

7. ENCUESTA O ENTREVISTA

Para llevar a cabo el levantamiento de la información requerida, dada la complejidad de los datos a recaudar, se hizo necesaria la implementación de una entrevista a diferentes personalidades de la ciudad de Neiva, quienes participaron activamente de esta investigación, y cuyas vivencias y conceptos quedan consignados en las siguientes preguntas:

1. Datos personales (nombre, edad, sexo)
2. Profesión y ocupación
3. Tipo de afiliación al sistema de salud
4. ¿Ingresos con los que cuenta para movilizarse?
5. ¿Tipo de vehículo en el cual se moviliza?
6. ¿Forma en que adquirió la silla de ruedas?
7. ¿Costo de la silla de ruedas?
8. ¿Necesita de una persona para movilizarse?
9. ¿Cómo se moviliza en la ciudad de Neiva?
10. ¿Los costos de movilización en que incurre?
11. ¿Tiene o maneja instrumentos financieros?
12. Limitaciones que tiene para poder movilizarse
13. Conocimiento de las políticas del gobierno con respecto a la movilidad
14. Nivel de apreciación de la movilidad en la ciudad de Neiva
15. ¿Soluciones que propone a nivel de movilidad?

8. ANÁLISIS FINANCIERO

COSTOS DE LA MOVILIDAD

Los costos que componen la movilidad en silla de ruedas son los siguientes:

		MENSUAL	ANUAL
VEHICULO PROPIO	COMBUSTIBLE		
	LUBRICANTES		
	NEUMATICOS		
	PEAJES		
	IMPUESTOS		
	MULTAS		
	SOAT		
	REVISIÓN TECNOMECANICA		
	MANTENIMIENTO		
	OTROS		
SILLA DE RUEDAS	LLANTAS		
	MANTENIMIENTO		
	OTROS		
OTRO	TAXIS		
	SERVICIO ESPECIAL		
	OTRO		

TARIFAS

Tarifas que ofrece la empresa Sin Limite T&S, para las personas con movilidad restringida en silla de ruedas.

	ZONAS		
Desplazamientos Neiva	CENTRO	ALEDAÑAS	PERIMETRALES
De 1 a 10 Desplazamientos	\$12.000	\$15.000	\$20.000
De 10 a 20 Desplazamientos	\$10.000	\$13.000	\$17.000
De 20 a 30 Desplazamientos	\$8.000	\$12.000	\$16.000
Traslado municipio de Rivera	\$45.000		
Traslado municipio de Palermo	\$50.000		
Traslado corregimiento fortalecillas	\$26.000		
Traslado corregimiento caguan	\$24.000		
Servicio por hora	\$45.000		
*Tarifas en horario diurno			

TARIFAS DE SERVICIOS SIN LIMITE

EXPRESOS MUNICIPIOS DEL HUILA										
	M	ALOR	V		M	VALOR	V			
AIPE	7	\$ 100.000	\$	GUACIRCO	0	\$ 80.000	\$	SAN AGUSTIN	18	\$ 500.000
AGRADO	35	\$ 290.000	\$	HOBO	0	\$ 120.000	\$	SANTA MARIA	1	\$ 140.000
ALGECIRAS	6	\$ 130.000	\$	IQUIRA	4	\$ 120.000	\$	SAN JORGE	8	\$ 90.000
ALTAMIRA	41	\$ 260.000	\$	ISNOS	28	\$ 470.000	\$	SAN LUIS	03	\$ 250.000
ACEVEDO	79	\$ 330.000	\$	LA ARGENTINA	53	\$ 260.000	\$	SAN ANTONIO	5	\$ 110.000
BARAYA	2	\$ 110.000	\$	LA PLATA	25	\$ 260.000	\$	SUAZA	53	\$ 370.000
CAGUAN		\$	\$	NATAGA		\$	\$	TARQUI		\$

	8	25.000		20	260.000		50	260.000
		\$			\$			\$
CAMPOALEGRE	8	80.000	OPORAPA	05	400.000	TELLO	6	60.000
		\$			\$			\$
COLOMBIA	00	260.000	PAICOL	01	200.000	TERUEL	6	110.000
		\$			\$			\$
ELIAS	72	330.000	PALERMO	9	60.000	TESALIA	1	200.000
		\$			\$			\$
TRIUNFO	2	35.000	PALESTINA	70	300.000	TIMANA	62	260.000
		\$			\$			\$
FORTALECILLAS	8	30.000	EL PATA	5	120.000	VEGALARGA	5	120.000
		\$			\$			\$
GARZON	14	260.000	EL PITAL	39	300.000	VALPARAISO		120.000
		\$			\$			\$
GIGANTE	5	200.000	PITALITO	84	400.000	VILLA VIEJA		120.000
		\$			\$			\$
GUADALUPE	54	400.000	RIVERA	2	50.000	YAGUARA		120.000
		\$			\$			\$
			SALADOBLANCO	85	300.000			

EXPRESOS FUERA DEL DEPARTAMENTO								
	KM	VALOR		KM	VALOR		KM	VALOR
ARMENIA	288	\$ 650.000	FLORENCIA	261	\$ 500.000	PALMIRA	391	\$ 850.000
ALPUJARA	90	\$ 200.000	GIRARDOT	190	\$ 350.000	PAMPLONA	1548	\$ 2.300.000
B/BERMEJA		\$ 1.300.000	GUAMO	140	\$ 250.000	PARAGUACHON	1743	\$ 2.500.000
BARRANQUILLA	1586	\$ 1.700.000	HONDA	310	\$ 600.000	PEREIRA	332	\$ 800.000
BOGOTA	302	\$ 600.000	IBAGUE	222	\$ 400.000	POPAYAN	215	\$ 400.000
BUCARAMANGA	742	\$ 1.200.000	IPIALES	618	\$ 1.050.000	PUERTO BERRIO	1398	\$ 2.100.000
BUENAVENTURA	594	\$ 1.100.000	LA PALMITA	60	\$ 120.000	PUERTO CARREÑO	1379	\$ 2.000.000
CALARCA	260	\$ 560.000	MELGAR	210	\$ 350.000	PURIFICACION	160	\$ 250.000
CASTILLA	110	\$ 200.000	MAGANGUE	1162	\$ 2.000.000	PRAGA	100	\$ 200.000
CALI	480	\$ 1.000.000	MAICAO	1731	\$ 2.600.000	QUIBDO	884	\$ 1.700.000
CARTAGENA	1262	\$ 2.000.000	MANIZALES	383	\$ 770.000	RIOACHA	1577	\$ 2.500.000
CARTAGO	355	\$ 600.000	MEDELLIN	636	\$ 1.000.000	SANTA MARTA	1479	\$ 2.000.000
CHAPARRAL	130	\$ 200.000	MONTERIA	1075	\$ 1.700.000	SALDAÑA	130	\$ 240.000
CUCUTA	951	\$ 1.600.000	MOCOA	336	\$ 800.000	SINCELEJO	1077	\$ 1.500.000
CHINAUTA	250	\$ 400.000	NATAGAIMA		\$ 250.000	TUNJA	449	\$ 800.000
ESPINAL	150	\$ 260.000	OCAÑA	1635	\$ 2.500.000	VALLEDUPAR	1170	\$ 1.600.000
FUSAGASUGA	250	\$ 500.000	ORTEGA		\$ 350.000	VILLAVICENCIO	418	\$ 800.000
			PASTO		\$ 1.500.000	YOPAL		\$ 1.000.000
			PLANADAS		\$ 400.000	SAN VICENTE		\$ 600.000

EXPRESOS BALNEARIOS Y SITIOS TURISTICOS

LUGAR	KM	VALOR	LUGAR	KM	VALOR
CLUB CAMPESTRE	12	\$ 40.000	MONTELIBANO		\$ 40.000
CARCEL DISTRITAL	16	\$ 45.000	DES TATACOA		\$ 150.000
EL JUNCAL		\$ 50.000	TERMALES		\$ 60.000
ULLOA		\$ 35.000	REPRESA BETANIA	35	\$ 100.000

RUTA NEIVA - BOGOTA

ORIGEN: NEIVA
 DESTINO: BOGOTA
 DISTANCIA ENTRE NEIVA Y BOGOTA 290.5 KMS
 TIEMPO ESTIMADO DE VIAJE: 5 HORAS 30 MINUTOS

HORARIOS	TARIFA	SERVICIO
12:15 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
12:40 AM	\$61.000	DOBLE YO
01:00 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
01:55 AM	\$46.000	PREFERENCIAL VIP
03:00 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
03:45 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
04:30 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
05:15 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
06:00 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
06:45 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
07:15 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
08:00 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
09:40 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
11:00 AM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
11:30 AM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
12:30 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
01:00 PM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
01:15 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
02:30 PM	\$61.000	DOBLE YO
03:30 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
04:00 PM	\$41.000	PLATINO EXPRESS
04:30 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
05:45 PM	\$61.000	DOBLE YO
07:30 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
08:30 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP
10:00 PM	\$61.000	DOBLE YO
10:30 PM	\$41.000	COLECTIVO INTER
11:45 PM	\$47.000	PREFERENCIAL VIP

Ida



NEIVA
Benito Salas (NVA)



BOGOTÁ
Aeropuerto Internacional ElDorado (BOG)



LUN 05 DIC

DICIEMBRE 2016

-7 DÍAS. 	VIE 02 Ninguna tarifa	SÁB 03 Ninguna tarifa	DOM 04 Ninguna tarifa	LUN 05 COP 282.260	MAR 06 COP 282.260	MIÉ 07 COP 282.260	JUE 08 COP 129.840	+7 DÍAS.
--------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------

La forma más clara que estas personas logran tener recursos es por medio de donaciones de otras personas (familiares, amigos, vecinos, etc.), ONG's y demás fundaciones.

- La mayoría de los discapacitados viven con 1 SMMLV.
- El 50% de las personas con movilidad restringida necesita movilizarse en compañía de otra persona
- El 100% de las personas cuentan o tienen acceso a los servicios de salud.
- El 20% de las personas con movilidad restringida tienen la oportunidad de usar servicios especiales
- El 30% toma taxi
- El 40% de las personas en silla de ruedas cuentan con ingresos propios.
- El 20% de las personas entrevistadas cuentan con una pensión.
- Un 10 % de ellos tiene ahorros.

El costo adicional que supone ajustarse a las normas de acceso en los nuevos edificios es inferior al de adaptar los edificios existentes.

Se requiere formación del personal de transporte, junto con financiación gubernamental de tarifas reducidas o gratuitas para las personas en silla de ruedas. Las rampas, las aceras rebajadas y los pasos de peatones mejoran la seguridad y aseguran la accesibilidad.

Las personas con movilidad restringida tienen derecho a transportarse de la manera que más les parezca cómoda y asequible para ellos. En el decreto 1660 de 2003, en los artículos 34, 35, 38 y 39, están clara las sanciones que se deben hacer en caso que alguna empresa de transporte se niegue a prestar el servicio a personas con discapacidad.

Según la investigación realizada, se evidencia que los recursos en la ciudad de Neiva aún son escasos para la importancia que debe tener la población con movilidad restringida en silla de ruedas, ya que hasta hace poco se están desarrollando las políticas de inclusión de esta población.

Los pagos relacionados con los gastos de movilidad lo hacen principalmente los miembros del hogar; al no tener vida crediticia por la imposibilidad de soportar ingresos las personas en silla de ruedas, no cuentan con préstamos como fuente de financiación.

Las personas en silla de ruedas están en su gran mayoría en condición de desempleo, con respecto a los no discapacitados.

La gran mayoría de estas personas con movilidad restringida les hace dependientes de otras personas, en especial para poder movilizarse.

La diversidad de opciones financieras puede mejorar la accesibilidad a los servicios de salud. Entre unas opciones estarían los seguros y pagos de servicios de salud a bajo costo para estas personas. Los incentivos financieros podrían incentivar a los proveedores sanitarios a mejorar sus servicios.

El gobierno debe ampliar la cobertura a los servicios de movilidad creando alianzas entre los sectores públicos y privados como financiación a las personas de escasos recursos en condición de discapacidad.

Promoviendo apoyo y asistencia para estas personas con movilidad restringida ayudan a que estas personas sean más independientes y permite que sus familiares o la persona quien los acompañen participen en actividades económicas, sociales y laborales, mejorando la calidad de vida del discapacitado por medio de mayores ingresos.

Una medida para poder incentivar inclusión a la población con movilidad restringida es ofrecer incentivos fiscales y hacer cumplir los rubros dentro del presupuesto destinado a la atención de esta población.

Los gobiernos en su modernización y proceso de globalización deben eliminar los obstáculos en los espacios públicos, transporte que hará que las personas en silla de ruedas se incluyan más en actividades cotidianas, reduciendo así su aislamiento y dependencia. Haciendo participes a las personas en silla de ruedas para garantizar su cumplimiento.

En este tipo de población predomina la economía informal, por esto es importante incentivar y hacer cumplir las políticas de empleo para esta población

que de una u otra manera facilite el acceso a microcréditos con condiciones crediticias personalizadas.

El gobierno deberá asignar recursos suficientes para garantizar la libre movilización de las PSR.

Brindar herramientas de educación financiera para poder dar a conocer las herramientas a las que pueden acceder estas personas para garantizar mejorar su calidad de vida.

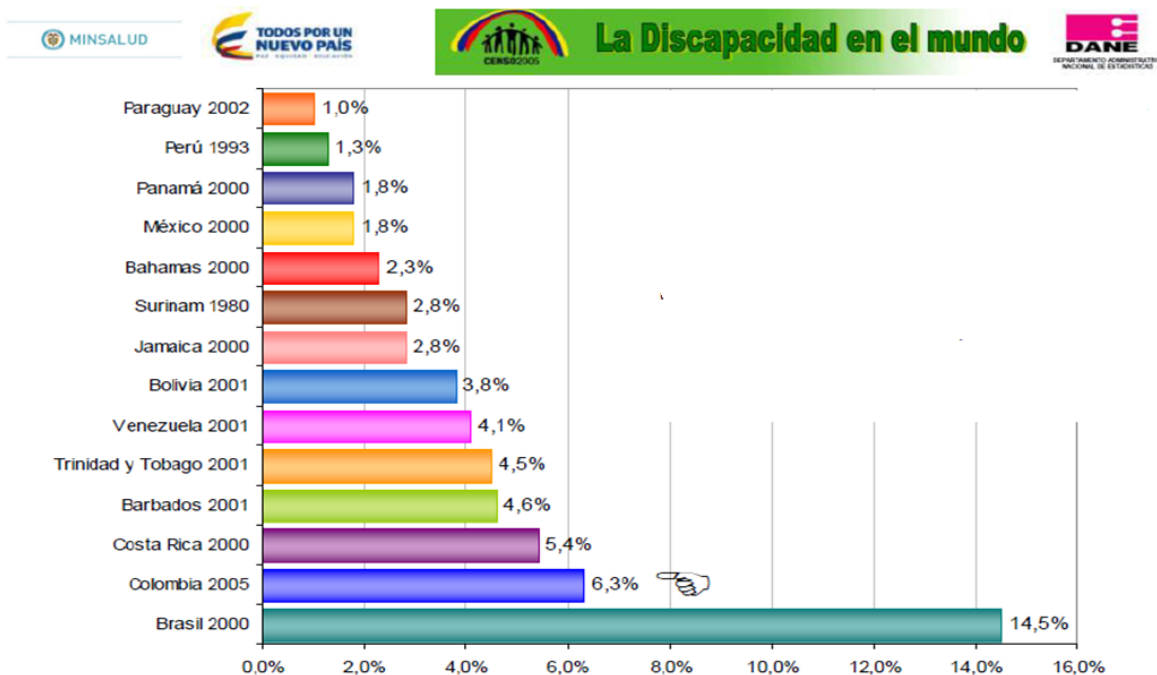
Realizar auditorías e investigaciones para que los entornos y en el transporte sean eliminados los obstáculos.

Eliminar los obstáculos al acceso de financiación para que ellos puedan desarrollar sus propios negocios.

El sector privado debe garantizar que los proyectos de construcción, como espacios públicos, oficinas, viviendas, centro comerciales, entidades de salud, etc., tengan un acceso adecuado para las personas en silla de ruedas.

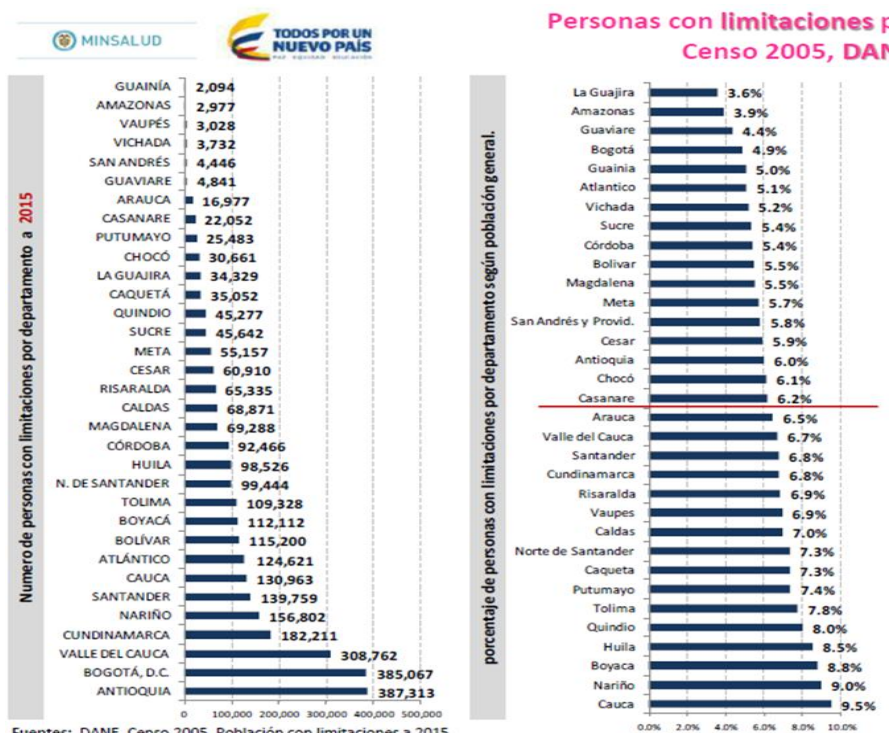
Los discapacitados y sus familias deben aportar su experiencia para mejorar la calidad de vida de ellos mismo y de otros brindado su conocimiento por medio de las experiencias y participar en proyectos de investigación.

ESTADÍSTICA MUNDIAL



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo. http://www.iadb.org/sds/soc/site_6215_s.htm, consultado el 10 de agosto de 2006

ESTADÍSTICA NACIONAL

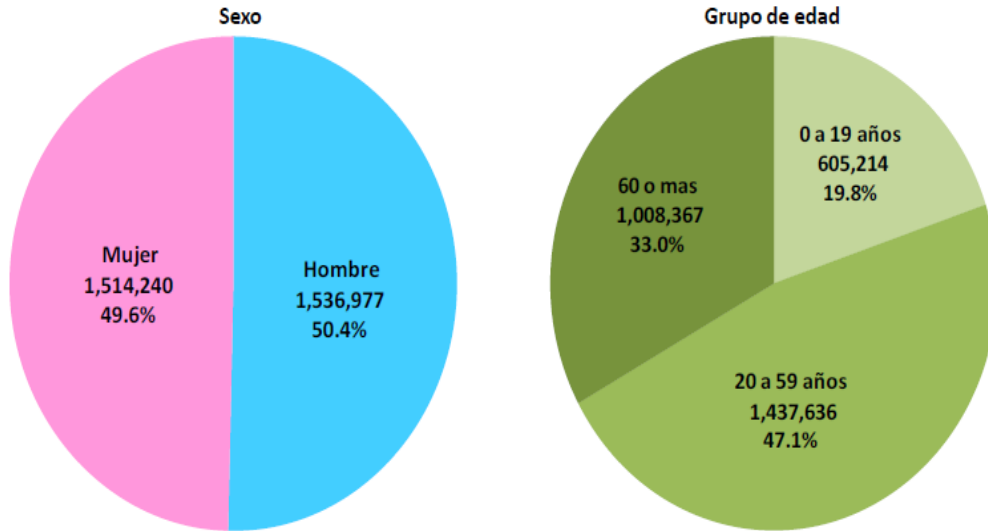


Fuentes: DANE, Censo 2005, Población con limitaciones a 2015.

Personas con limitaciones permanentes. Censo 2005, DANE

Total de personas con limitaciones: 2005 2'624.898 2015: 3'051.217

Tasa de Prevalencia: Total de la población (6.3%); hombres (6,6%); mujeres (6,1%).



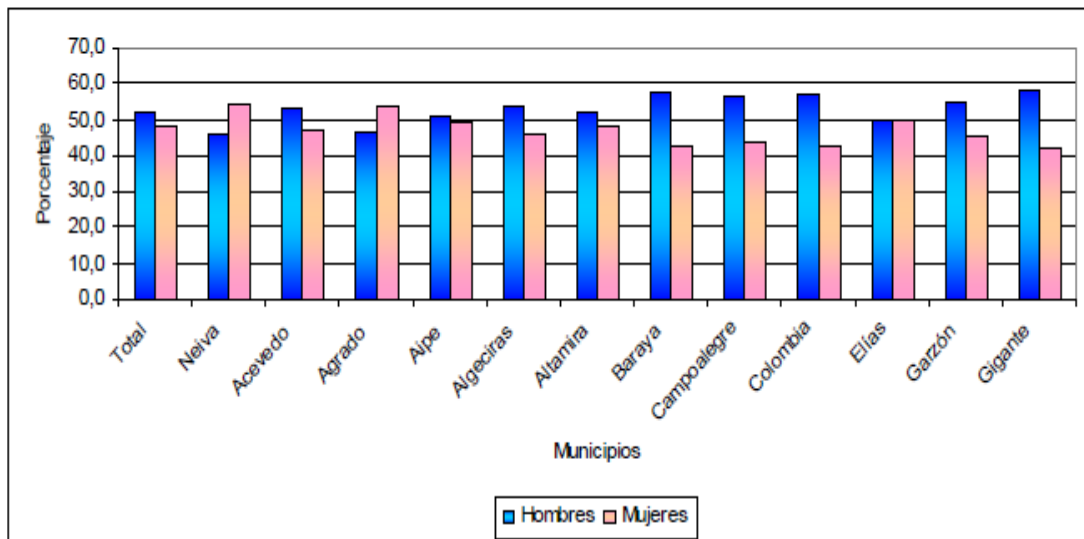
Las personas con limitaciones, según el censo DANE, **no presentan diferencias** notorias entre *hombres* y *mujeres* y en cuanto a *grupos de edad*, presentaron un **comportamiento similar** al de la población general.

Fuentes: DANE, Censo 2005, Población con limitaciones.

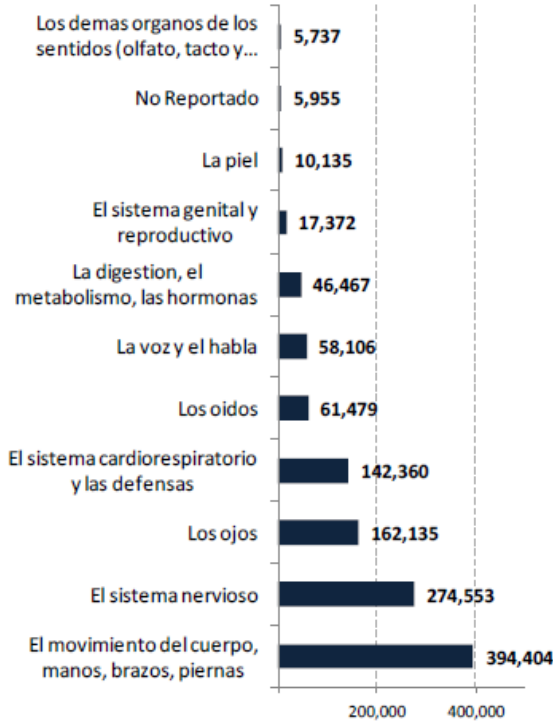
Gráficos: MSPS, Oficina de Promoción Social.

Gráfico 1

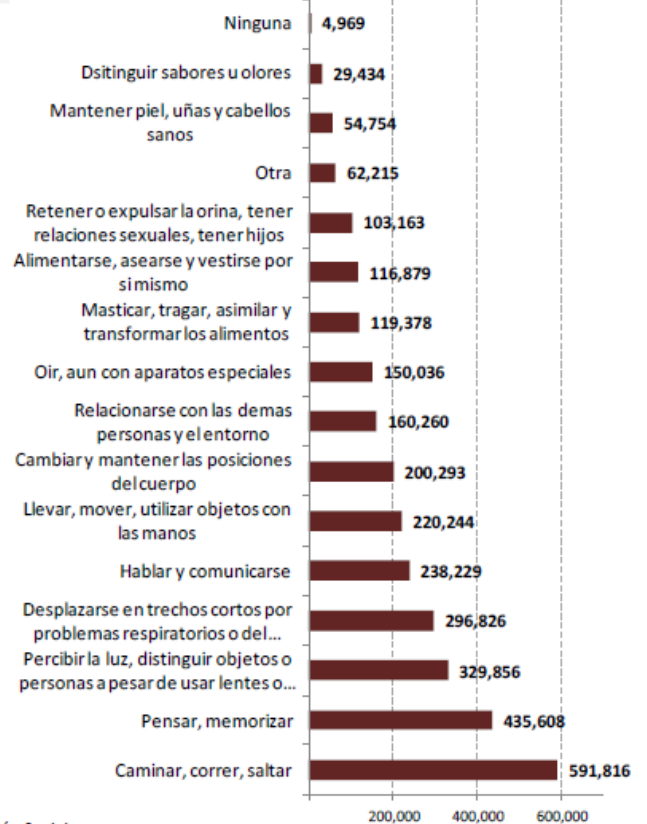
Huila. Distribución porcentual de la población con registro, por municipio, según sexo 2005



Total Personas con discapacidad según la alteración permanente que más le afecta



Total Personas con discapacidad según la dificultad en actividades de la vida diaria



Fuentes: MSPS, SISPRO, RLCPD, julio 2015

Gráficos: MSPS, Oficina de Promoción Social.

- El movimiento del cuerpo manos, brazos y piernas corresponde al 33,5%
- Caminar, correr y saltar corresponde al 50,2%

Huila. Población registrada que requiere ayuda permanente, según estructura o función corporal principalmente afectada

2005

Principal estructura o función corporal afectada	Total	Requiere ayuda permanente	
		Número	Porcentajes
Total	25 994	9 761	37,6
El sistema nervioso	5 438	2 547	46,8
Los ojos	4 402	1 315	29,9
Los oídos	1 700	465	27,4
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto, gusto)	120	37	30,8
La voz y el habla	1 491	544	36,5
El sistema cardiorrespiratorio y las defensas	2 209	698	31,6
La digestión, el metabolismo, las hormonas	1 085	286	26,4
El sistema genital y reproductivo	378	116	30,7
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas	8 132	3 490	42,9
La piel	251	68	27,1
Otra	788	195	24,7

Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía

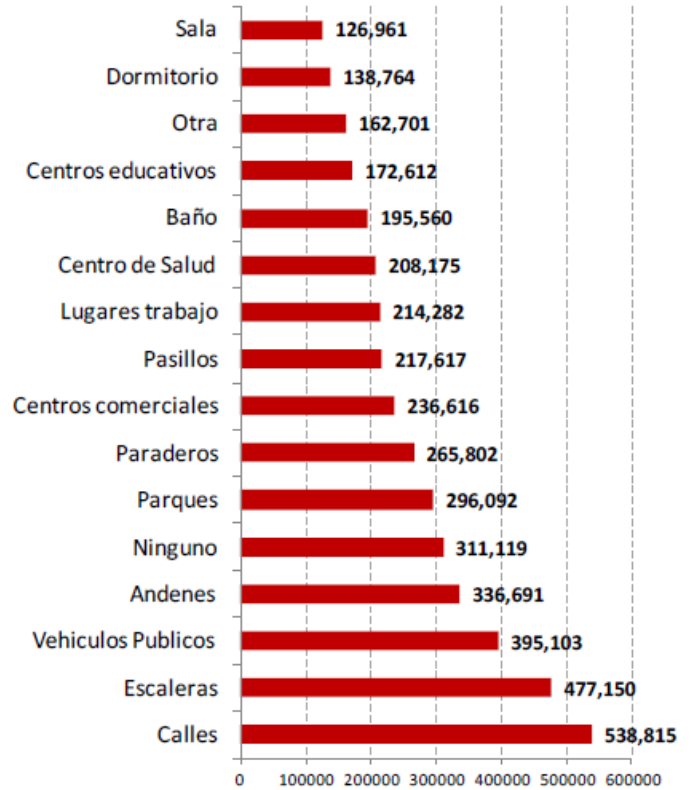
Los **lugares** donde las personas con discapacidad encuentran las principales **barreras** que les impiden desarrollar sus actividades diarias con mayor autonomía son:

- *Calle o vías* (45,7%),
- *Escaleras* (40,5%),
- *Vehículos de transporte público* (33,5%)
- *Andenes y aceras* (28,6%)
- *Parques, plazas, estadios, teatros e iglesias* (25,1%)

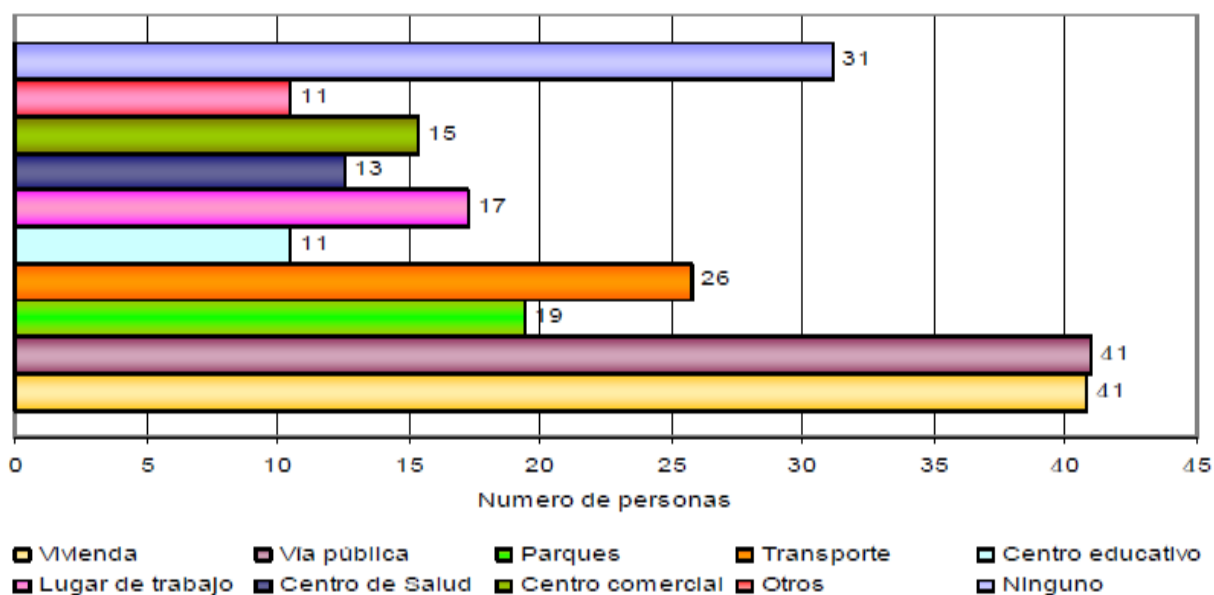
Llama la atención que el 26,4% de las PcD indican no tener barreras en *ningún lugar*.

También es relevante que los espacios de las *viviendas*, *centros educativos* y *centros de salud* son los que menor número de personas identifican con barreras

Lugares donde las Personas con discapacidad encuentran barreras



Huila. Distribución de barreras físicas reportadas por las personas registradas, según localización de la misma 2005



Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía



Población con discapacidad – PcD

Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad- RLCPD

Personas con discapacidad según si el origen fue por accidente



De las **132,571** personas con discapacidad que dijeron adquirirla en un accidente, en igual proporción del **28%** fue en accidentes en el *trabajo*, el *hogar* y de *transito*.

Personas con discapacidad según si el origen fue consumo de psicoactivos

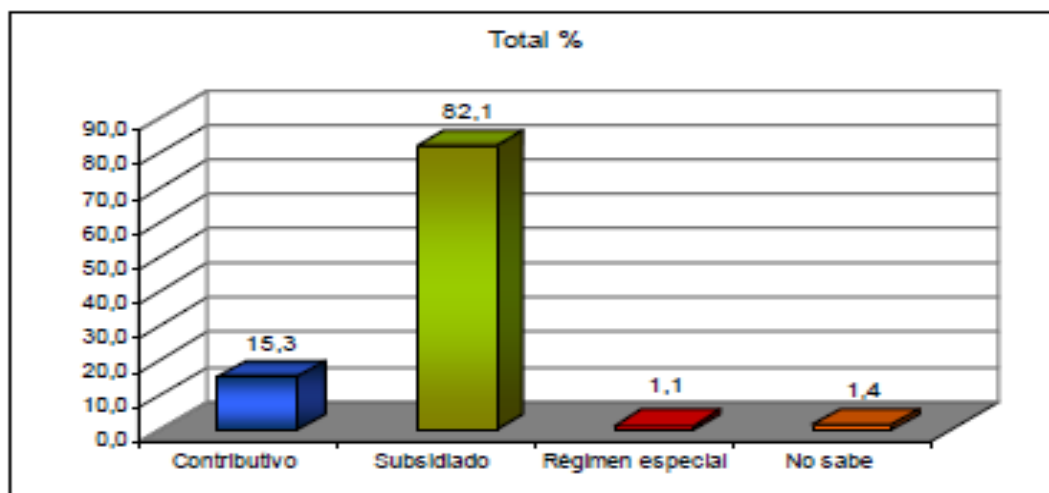


De las **6.668** personas que adquirieron la discapacidad por *consumo de psicoactivos*, el **51,2%** la adquirió bajo efectos de *psicoactivos no aceptados*

Fuentes: MSPS, SISPRO, RLCPD, julio 2015

Gráficos: MSPS, Oficina de Promoción Social.

Huila. Población en situación de discapacidad, según tipo de afiliación al SGSSS
2005



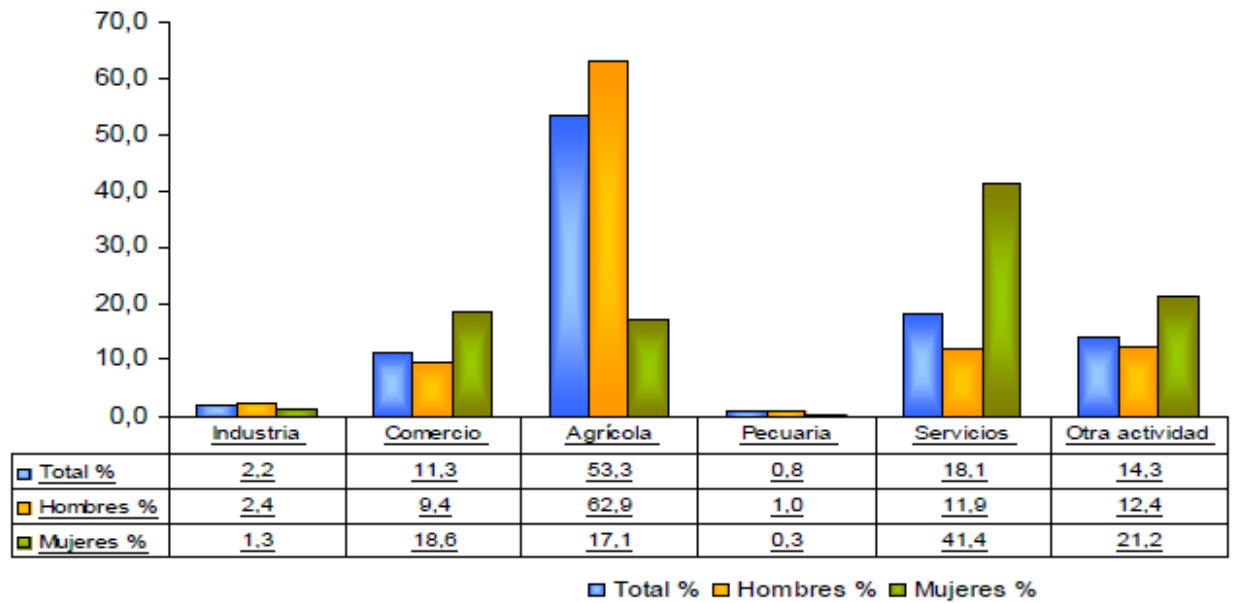
Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía

Huila. Población registrada, por grupos de edad, según razón por la cual no recibe servicios de rehabilitación
2005

Razón por la cual no recibe servicios de rehabilitación	Total			Porcentajes				
	Total	Hombres	Mujeres	De 0 a 4 años	De 5 a 14 años	De 15 a 44 años	De 45 a 59 años	De 60 años y más
Ya terminó la rehabilitación	3	4	3	2	3	4	3	3
Cree que ya no lo necesita	4	4	4	2	3	5	4	4
No le gusta	3	3	3	1	2	3	3	3
Falta de dinero	71	71	71	78	73	71	71	70
Lejanía del centro de atención	4	4	4	5	6	4	4	4
No hay quien lo lleve	2	1	2	1	2	1	2	2
No sabe	13	13	14	11	11	12	14	14

Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía

Huila. Porcentaje de participación en las diferentes actividades económicas, según sexo
2005



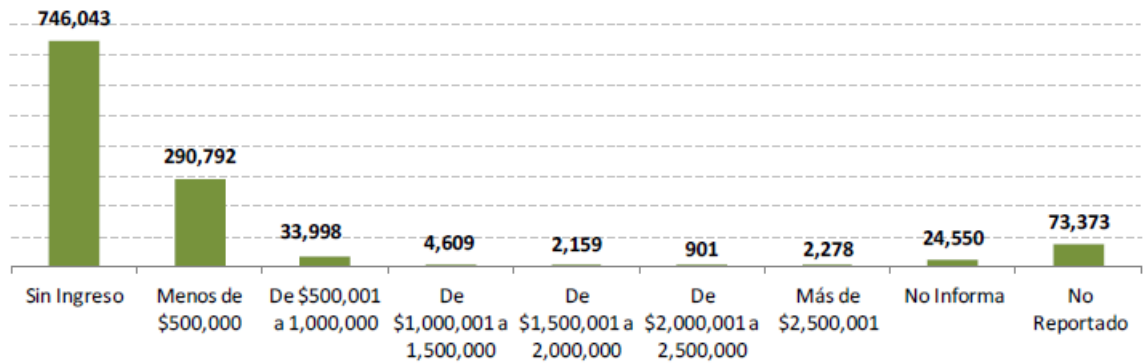
Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía

Hulla. Distribución porcentual de la población en situación de discapacidad, por actividad económica, según municipio
2004

Municipios	Porcentajes						
	Industria	Comercio	Agrícola	Pecuaria	Servicios	Otra actividad	Sin información
Nelva	4,6	22,2	3,4	0,8	43,9	19,4	5,7
Acevedo	0,7	8,3	69,4	0,0	4,2	16,0	1,4
Agrado	3,2	6,5	61,3	0,0	3,2	22,6	3,2
Alpe	0,0	12,8	41,0	0,0	5,1	33,3	7,7
Algeciras	6,3	10,4	52,1	4,2	14,6	8,3	4,2
Altamira	0,0	14,3	28,6	0,0	0,0	50,0	7,1
Baraya	1,9	22,2	27,8	0,0	18,5	29,6	0,0
Campoalegre	9,1	9,1	18,2	0,0	9,1	54,5	0,0
Colombia	0,0	2,6	78,9	0,0	5,3	10,5	2,6
Ellas	0,0	4,3	73,9	0,0	8,7	13,0	0,0
Garzón	1,4	10,7	53,4	0,3	9,0	16,6	8,6
Gigante	0,0	9,1	75,0	0,0	6,8	6,8	2,3
Guadalupe	0,0	7,7	59,6	0,0	7,7	15,4	9,6
Hobo	0,0	13,5	13,5	2,7	13,5	40,5	16,2
Iquirá	0,0	3,2	58,1	3,2	19,4	16,1	0,0
Isnos	0,7	5,8	71,9	0,0	10,8	7,9	2,9
La Argentina	0,0	1,5	76,9	0,0	10,8	7,7	3,1
La Plata	3,9	10,8	56,9	0,0	11,8	14,7	2,0
Nátaga	0,0	3,2	61,3	0,0	3,2	1,1	31,2
Oporapa	0,0	2,4	86,3	0,8	0,0	6,5	4,0
Palcoí	0,0	8,3	58,3	2,8	5,6	16,7	8,3
Palermo	1,5	2,0	68,8	1,0	11,2	11,7	3,9
Palestina	0,0	3,1	86,8	0,8	2,3	2,3	4,7
Pital	1,8	3,6	73,9	0,0	6,3	9,9	4,5
Pitalito	1,6	12,2	70,9	0,4	9,8	3,9	1,2
Rivera	2,5	14,8	55,6	1,2	7,4	13,6	4,9
Saladoblanco	0,8	3,2	81,7	0,0	7,9	3,2	3,2
San Agustín	0,9	2,7	73,9	0,0	12,6	9,9	0,0
Santa María	0,0	4,3	72,0	3,2	10,8	6,5	3,2
Suaza	1,2	4,9	81,5	0,0	4,9	7,4	0,0
Tarquí	0,0	1,4	35,6	2,7	5,5	11,0	49,8
Tesalla	7,5	5,7	35,8	1,9	28,3	17,0	3,8
Tello	0,0	2,4	82,9	0,0	0,0	4,9	9,8
Teruel	12,5	12,5	37,5	0,0	0,0	25,0	12,5
Timaná	3,2	9,7	58,1	0,0	16,1	6,5	6,5
Villavieja	0,0	4,8	33,3	4,8	23,8	23,8	9,5
Yaguará	0,0	25,0	20,8	16,7	4,2	33,3	0,0

Fuente: DANE. Dirección de Censos y Demografía

Personas con discapacidad según su rango de ingresos



Fuentes: MSPS, SISPRO, RLCPD, julio 2015

Gráficos: MSPS, Oficina de Promoción Social.

COSTOS DE LA MOVILIDAD

La composición de los costos que genera el transporte se ha dividido de la siguiente manera:

Tabla 1. Costos sociales del transporte.

OPERACIÓN	TEMPORALES	EXTERNALIDADES
Directos:	Tiempo de preparación	Contaminación atmosférica
Combustibles	Tiempo de acceso	Contaminación acústica
Lubricantes	Tiempo de espera*	Accidentes
Neumáticos	Tiempo de enlace*	Ocupación del suelo
Aparcamiento	Tiempo de recorrido	Efecto barrera
Mantenimiento	Sobrecosto por congestión	
Peajes		
Multas		
Personal*		
Indirectos:		
Propiedad vehículo		
Amortización vehículo		
Aseguramientos		
Infraestructura		
Estructura*		
Impuestos		

* Solo costos para el transporte público.

Fuente: Elaboración propia.

COSTOS DE OPERACIÓN

Costos directos

Combustibles

Los costos de combustible de los vehículos de transporte público se calculan a partir de un valor de consumo cada cierta distancia, por ejemplo cada 100 Km, este valor depende de la velocidad de circulación de los vehículos.

En el caso de servicios ferroviarios que funcionen con energía eléctrica, en este costo se incluye el consumo de energía y las tasas sobre la electricidad.

Lubricantes

Para evaluar el consumo de lubricantes, normalmente se mide como un porcentaje del consumo de combustible. Según estudios realizados por el MOPU a vehículos circulando a velocidad constante este porcentaje es del orden de 0,8%, si se tiene una cierta congestión el porcentaje aumenta entre 1,2% y 1,6%.

Neumáticos

El mercado fabricante de neumáticos ha elaborado una gama muy extensa de productos aptos para su utilización en autobuses, en función de las características del vehículo y del tipo de recorrido que vaya a realizarse.

El valor de los costos en el transporte público por el material rodante se calcula a partir de la vida útil de los neumáticos, la cual está delimitada por el número de kilómetros que recorra, y según las condiciones del pavimento de la carretera. No

obstante, dicha vida útil puede alargarse hasta un 15% gracias al reencauchado de los neumáticos.

En el servicio ferroviario se incluyen los costos referentes al aprovisionamiento de material para el sistema de rodamiento de los vehículos, el cual se deteriora con facilidad.

Mantenimiento

- Es necesario llevar a cabo un buen mantenimiento en los vehículos. Las razones para ello son de diversa índole:
- Evita averías que conlleven a un incumplimiento de plazos u horarios, factor especialmente sensible en el transporte regular urbano.
- Evita paralizaciones del vehículo y pérdida de ingresos.
- Disminuye el consumo de combustible y por tanto, produce menos contaminación.
- Garantiza el valor elevado de venta en el mercado de ocasión.

Los motores Diesel que se utilizan actualmente, no necesitan reparaciones de importancia con mucha frecuencia, siempre que los períodos de mantenimiento como cambios de filtro de aire, aceite, y lubricante se hagan dentro de los plazos recomendados.

Otras revisiones como la bomba de inyección y la limpieza o sustitución de los inyectores también contribuyen a mantener el buen rendimiento del motor. Los

elementos de seguridad activa, como las ruedas, suspensiones y frenos deben ser igualmente revisados de forma periódica, ya que una pérdida de aire en las tuberías de conducción de los frenos, las holguras y anomalías en la dirección y los neumáticos con desgastes irregulares por una presión inadecuada elevan los costos de mantenimiento.

Las llantas infladas a la presión recomendada por el fabricante, reducen la resistencia al rodamiento, y por tanto, el consumo de combustible, además disminuye el desgaste y son más seguras. La rotación de los neumáticos es fundamental para una mayor durabilidad de estos, y para impedir que se desgasten irregularmente.

El tener las ruedas alineadas y balanceadas permite reducir el consumo de combustible y ofrecen una operación más segura, ya que se evita que sufran un desgaste disparejo y prematuro, elimina vibraciones en la dirección y conducción. Por esta razón, los vehículos deben alinearse y balancearse cada dos o tres meses.

Los frenos mal ajustados sufren un mayor desgaste, aumentan el consumo de combustible y la contaminación, por tanto, es necesario verificarlos periódicamente.

La lubricación de un vehículo es fundamental para el funcionamiento del mismo, los rodamientos de las ruedas, las crucetas, la transmisión, el diferencial, la caja de cambios y el motor, deben ser lubricados con los grados correctos de aceite o grasa recomendados por el fabricante. De esta manera se reduce el desgaste y el manejo será más suave.

Cuando un filtro de aire está tapado restringe la entrada de aire provocando una mezcla más rica de gasolina, lo cual aumenta el consumo de combustible; se recomienda cambiarlo cada afinación.

Peajes

Este valor incluye el uso de los vehículos de las infraestructuras de transporte, como las autopistas, las autovías, para garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Multas

Son las sanciones que se imponen a los infractores de las normas de tránsito, y se expresa en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Algunas de las multas que más se cobran son vehículos con llantas lisas, cruces con semáforo en rojo, estacionamiento en zonas prohibidas, documentos vencidos, entre otras.

Personal

La partida de personal hace referencia al costo de los conductores de los vehículos de transporte público. Este sector se caracteriza por la dureza de las

condiciones laborales, en la medida en que la prestación del servicio exige un elevado grado de disponibilidad.

Estos costos incluyen el salario anual de cada conductor incluyendo las dietas, horas extras y prestaciones sociales.

En el servicio ferroviario, este apartado, incluye además las partidas referentes a la plantilla encargada de las estaciones, material móvil, atención a los viajeros y control y vigilancia.

Costos indirectos

Propiedad vehículo

Los costos de propiedad de los vehículos de transporte público se calculan como una amortización de su costo total constante a lo largo de la vida útil del vehículo. Para el caso de buses la vida útil es aproximadamente 15 años y para el material rodante de los ferrocarriles de 30 años.

Aseguramientos

El aseguramiento de flotas de autobuses constituye un negocio de alto riesgo. La norma general es que el paquete básico de coberturas de las aseguradoras incluya los conceptos de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, responsabilidad civil voluntaria, defensa, reclamación de daños y seguro obligatorio de viajeros.

Ello significa que el transportista trabaja con un seguro de cobertura para el conductor y para el vehículo en parado, sin que sea sencillo conseguir en el

mercado un grado de cobertura mayor. Es frecuente que la compañía aseguradora, exija para rentabilizar a operación contratar otro tipo de seguros, como pueden ser los seguros de vida, los de riesgos diversos para locales, seguros de convenio, planes de pensiones, etc.

El costo de los seguros está condicionado por dos factores fundamentales:

- La entrada en el sector de nuevas compañías, que presionan a la baja de los precios. Tal posibilidad depende de un cambio en la clasificación del riesgo para este negocio, que a su vez está condicionado por una menor siniestralidad.
- La reducción de la siniestralidad del modo, que en teoría podría permitir que las aseguradoras que actualmente operan, redujesen las primas.

Infraestructura

- La contabilidad de los costos económicos de las infraestructuras de transporte se compone de dos tipos de cuentas con los siguientes costos:
- La producción y explotación, que incluye el consumo de capital fijo más los gastos corrientes de mantenimiento y conservación.
- Las cuentas de capital que refleja la formación neta del capital fijo (formación bruta, inversiones en formación de infraestructuras, menos consumo de capital).

El capital invertido en la provisión de una infraestructura de transporte da lugar a un costo fijo que no tiene ninguna relación con el actual uso de la infraestructura. Este valor aumenta con el tiempo con las adiciones hechas por las nuevas inversiones. Es importante distinguir inversiones anuales (el gasto) del costo anual de capital: estos son dos conceptos muy diferentes y no hay ninguna razón para que los usuarios paguen cada año los costos de inversión que fueron incurridos en un año particular.

Algunos gastos de operaciones varían con los volúmenes de transporte, pero otros factores, como condiciones meteorológicas también desempeñan un papel importante. Por ejemplo, el pavimento de una carretera es dañado por el peso de eje de los vehículos que viajan sobre él, pero también por variaciones de temperaturas, lluvia, nieve y el calor excesivo.

La construcción de infraestructuras a menudo tiene implicaciones principalmente en el uso del suelo. Esto puede conducir a una perturbación de los ecosistemas y podría crear efectos de barrera. Por esta razón, aunque los costos asociados no son muy bien entendidos, pero podrían ser significativos, y se deben tener en cuenta.

Estructura

Los costos de estructura incluyen todos los valores correspondientes al transporte público de materiales y personal que no están incluidos en el resto de costos, sin ellos no sería posible el funcionamiento, ni la explotación de los operadores; tiene

en cuenta actividades propias de la organización, la amortización de material de oficina, etc.

Impuestos

Los costos de los impuestos incluyen los impuestos por la circulación, los impuestos sobre las actividades económicas, las revisiones del sistema de seguridad y otros impuestos obligatorios para los vehículos de transporte público. En estos costos no se incluye los impuestos especiales, ni el IVA presentes en productos como neumáticos, lubricante, etc; estos están imputados en cada costo.

COSTOS DE TIEMPO

El tiempo se puede considerar, con toda propiedad, como un bien económico, ya que reúne los requisitos de ser escaso y valioso, por lo que puede ser considerado como un elemento más de los análisis costo beneficio. Desde luego, la valoración del tiempo admite una doble alternativa: de un lado, un enfoque personal y de otro, un punto de vista de la colectividad.

Para el individuo, el tiempo que no es un bien almacenable, pero que tiene usos alternativos, es uno de los elementos importantes a la hora de tomar decisiones, bien entendido como un costo de oportunidad. La diferente valoración que se otorga a los usos alternativos del tiempo puede venir medida en dinero y en distintos métodos de observación, cuando entran en juego alternativas más caras y más rápidas, frente a otras más baratas, pero más lentas, pueden ofrecer valoraciones de costo de oportunidad de tiempo. Para la colectividad, el tiempo

tiene una enorme importancia y la mayor parte de los beneficios obtenidos por una determinada actuación vienen dados por el ahorro de tiempo.

Sin embargo la valoración no absoluta del tiempo, sino su consideración como costo de oportunidad, introduce una serie de problemas que es necesario destacar. Vía incremento de costos, no se obtiene la valoración del tiempo, sino el precio de dicha opción. De esta forma, el precio del tiempo es el valor mínimo que una serie de usuarios otorgan a esa diferencia de oportunidades, que, por otro lado, es un concepto muy personal, que varía permanentemente por horas del día, días de la semana, y, en general, a lo largo de toda la vida.

Los tiempos de un viaje se pueden dividir en seis partes: preparación, acceso a origen, espera, recorrido, enlace y acceso a destino.

Tiempo de preparación

El tiempo de preparación es el que se usa para planificar el viaje; su costo es insignificante para la mayoría de los viajes en transporte público y privado y por eso casi nunca se tiene en cuenta.

Tiempo de acceso

El tiempo de acceso considera el tramo a recorrer entre el punto de origen o destinación del viaje y el nodo más cercano a la red de transporte mecanizado (aparcamiento, parada de transporte público, etc.). Este tramo se realiza normalmente a pie, y en el transporte público, su longitud es función de la distancia entre las paradas, de la topología de la red, de las frecuencias de paso de los vehículos (bus, tren, metro).

Las grandes distancias para el acceso pueden influir en el viajero para que use el vehículo privado u otro tipo de transporte público para acceder a la terminal.

Tiempo de espera

El tiempo de espera solo se presenta en el transporte público, es el tiempo en el que el usuario se encuentra en la parada o estación esperando que el vehículo arribe.

Tiempo de enlace

El tiempo de enlace es el incremento ocasionado por el uso de las cadenas del transporte público al realizar un viaje. Considera el tiempo para ir de una estación o parada hasta otra.

Tiempo de recorrido

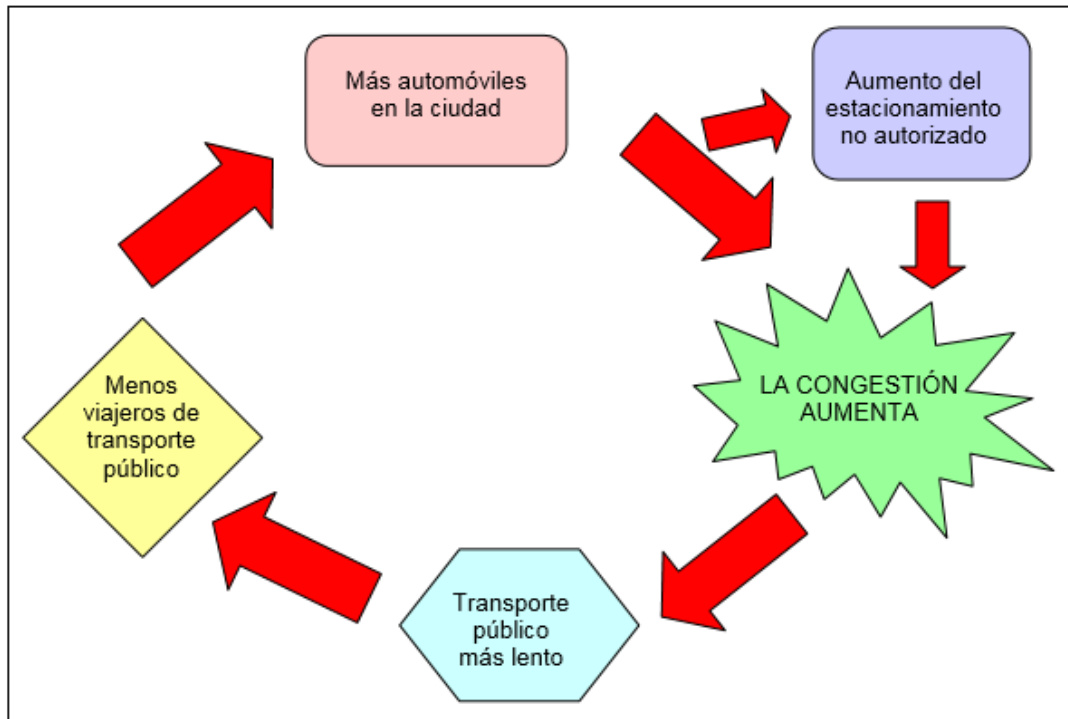
El tiempo de recorrido es el que transcurre cuando el pasajero se encuentra dentro del vehículo.

Sobre costo por congestión

La irrupción masiva del automóvil en el tráfico, unida a las limitaciones de capacidad del viario y de los accesos a las ciudades, ha dado lugar a importantes fenómenos de congestión que afectan a las vías principales de acceso y a las áreas centrales de las mismas. Estos fenómenos que son crecientes con el tiempo, además de llevar aparejados problemas medioambientales, suponen disminuciones muy importantes en las velocidades medias tanto de automóviles

Como del transporte público de superficie y como consecuencia de esto, el aumento del tiempo de viaje y de los costos de operación y la disminución del número de viajes.

Figura 1. Círculo vicioso de la congestión.



Fuente: Elaboración propia.

En gran parte los costos de la congestión son inevitables, la congestión del tráfico urbano es un atributo común a toda gran ciudad eficiente. El objetivo entonces, no es eliminar la congestión, sino procurar que se mantenga a un nivel conveniente. La congestión es positiva para la colectividad hasta que el beneficio social marginal sea inferior al costo social que provoca. De hecho, la congestión es un mecanismo para mantener el equilibrio en el reparto modal urbano.

La definición objetiva de un umbral de congestión es difícil al tratarse de un proceso continuo. Los costos unitarios o medios en función del flujo del tráfico

muestran un primer tramo lineal casi constante y un segundo tramo convexo; el punto de encuentro entre la tendencia lineal y no lineal definiría un flujo crítico a partir del cual se empiezan a notar los efectos de la congestión. Así, algunos autores afirman que la congestión del tráfico puede ser definida como la condición de circulación donde las pérdidas de tiempo de los vehículos y sus ocupantes es causada por la presencia de otros vehículos que impiden sus libres desplazamientos o compiten por el espacio en las intersecciones y por esto se ven obligados a reducir la velocidad por debajo de los deseos de los conductores. También la definen con el concepto de interacción: cuando un vehículo sometido a una coordinación semafórica urbana, a un entorno y a una disciplina de seguridad vial no puede ir a la velocidad que le gustaría a su conductor debido a la interacción con otros vehículos, se empiezan a producir unos costos de congestión.

Varias son las posibilidades que se han planteado para disminuir los costos de la congestión. Un procedimiento es la introducción de medidas que permitan la desaparición del fenómeno, sin embargo, en la práctica suele ser inviable, ya que las limitaciones propias de los entornos urbanos donde se presenta un buen número de los problemas de congestión hacen imposible el aumento limitado de capacidad de las infraestructuras.

El segundo método consiste en la valoración de los daños producidos y en la introducción de medidas fiscales que restituyan los niveles de servicio de las infraestructuras. En este sentido, no son extraños los mecanismos de subvención

cruzada donde los ingresos fiscales obtenidos de la internalización de los costos externos se dedican a la mejora de métodos alternativos de transporte.

La mayor parte de los sistemas fiscales para la corrección o la internalización de los costos externos se basan en las teorías de los costos marginales. La introducción de un vehículo adicional en una corriente de tráfico, en cualquier modo de transporte, hace disminuir la velocidad del flujo a partir de un determinado valor, de forma que el costo en tiempo y de funcionamiento de los vehículos del resto de los conductores aumenta. La introducción de medidas fiscales, en base a estos costos marginales, haría disminuir el número de vehículos que acceden a las infraestructuras, alcanzándose un óptimo social en la utilización de las mismas.

COSTOS DE EXTERNALIDADES

No todos los costos en los que se incurre en un proceso productivo, y en especial en el campo del transporte, son soportados por la propia empresa prestataria del servicio. En sentido contrario, no todos los beneficios generados por la labor de la empresa son capitalizados por la misma.

Se produce así una serie de efectos fuera del campo de actuación de la empresa que pueden considerarse también dentro de la teoría general de los costos. Sin embargo, no deben confundirse los costos externos con el conjunto de efectos externos negativos. Solamente debe considerarse como costo externo a la valoración en términos monetarios de un efecto externo negativo. Esta frontera no

es ni mucho menos rígida, pues se presenta un fenómeno de permanente actualización de la lista de fenómenos externos negativos y en la monetización de los mismos. Por otro lado, la aparición de varios efectos no siempre es individualizable y la monetización no corresponde al sumatorio de estos efectos uno a uno. La complejidad de estos aspectos y los avances realizados en los últimos años no se han visto acompañados de avances metodológicos en el campo de efectos externos positivos y principalmente de aquellos que se podrían considerar como ingresos externos.

Se abre así un amplísimo campo de posibilidades de tergiversación de la realidad donde prácticamente cualquier opinión tiene cabida. Sin embargo, es de esperar que los futuros avances permitan clarificar el confuso panorama actual. Estas divergencias provocan que la valoración de los costos de las decisiones individuales no coincida con la misma valoración hecha por la colectividad. Al proceso por el cual se hacen coincidir los costos individuales y los colectivos, es lo que se denomina internalización de costos. Este proceso de internalización permite imputar los costos externos a quien los produce. La exclusión, ya mencionada, de los efectos externos positivos puede dar lugar a un tratamiento muy poco equitativo.

Este proceso de internalización se suele enfocar desde una doble perspectiva: o bien se procura eliminar los efectos externos negativos, mediante una nueva y más exigente reglamentación técnica o bien se imponen cargas fiscales que compensen los daños ocasionados.

Los cuatro grandes tipos de instrumentos de internalización para corregir los efectos de las externalidades son: incentivos económicos, instrumentos regulatorios, actuaciones sobre la oferta de infraestructuras y servicios, y finalmente, medidas de información y persuasión. Dentro de los instrumentos económicos están incluidas las medidas sobre los precios tanto en forma de incentivos negativos (impuestos) como positivos (subsidios). Otro tipo de instrumentos económicos es el de los que están dirigidos a regular cantidades como es el caso de los derechos de propiedad. Los instrumentos regulatorios establecen estándares técnicos (límites de velocidad y estándares de emisiones) o limitan la demanda (prohibiciones de circulación en determinadas zonas). Al tercer grupo de instrumentos pertenecen las actuaciones de ampliación y mejora de las infraestructuras así como las mejoras cuantitativas y cualitativas en los servicios públicos de transporte. Finalmente, en el último grupo se incluyen aquellas medidas encaminadas a mejorar el grado de información de los usuarios sobre el impacto del transporte en el medioambiente.

El objetivo básico de la internalización es suministrar incentivos para conseguir la reducción de los costos externos al nivel óptimo. Evidentemente estos incentivos deben ser claramente identificados por los usuarios para que sean considerados dentro del proceso de decisión que determina la demanda de transporte.

Contaminación atmosférica

Los distintos modos de transporte, para desplazarse utilizan energía que, en su mayor parte, proceden directamente del petróleo. Salvo los modos ferroviarios que pueden utilizar energía eléctrica (que a su vez puede o no proceder del petróleo),

el transporte público en autobús, los camiones y sobre todo los vehículos privados funcionan con el motor de explosión que utiliza hidrocarburos como combustible. Al quemar los distintos hidrocarburos (incluido el gas natural) se producen necesariamente importantes emisiones de CO₂ a la atmósfera. Pero junto con el CO₂ se vierten igualmente a la atmósfera otros gases como CO, SO₂, NO_x, plomo, hidrocarburos, que producen acciones tanto a nivel local como a nivel regional.

Los efectos fundamentales de la contaminación son sobre la salud humana debido al contacto del organismo con los elementos contaminantes, el cual se produce a través de la piel y de las mucosas expuestas. El monóxido de carbono puede producir trastornos en el sistema nervioso y al cardiovascular al dificultar el proceso de oxigenación de los tejidos, mientras que los gases derivados del nitrógeno pueden producir irritaciones en los ojos y en las vías respiratorias.

Los gases, las sustancias alquitranadas y las partículas sólidas son los factores que más daño producen en la vegetación, ya que forman una película sobre la superficie de las plantas que impide su transpiración, reduciendo su crecimiento y su capacidad de resistencia a las heladas y sequías.

Los daños materiales más importantes son la corrosión de diversos materiales y sus revestimientos, el envejecimiento interior y exterior de las edificaciones y la depreciación de objetos expuestos a la contaminación.

Se han establecido algunas medidas para intentar disminuir la contaminación atmosférica, las cuales se concentran en la mejora de la planificación y el diseño

de infraestructuras, en la mejora de las condiciones de circulación, en las mejoras técnicas de los vehículos y en el control de los niveles de contaminación, de forma que se puedan introducir criterios fiscales o de control de vehículos en circulación cuando se superan ciertos umbrales peligrosos.

La valoración intrínseca de los efectos de la contaminación atmosférica se encuentra muy poco desarrollada y por ellos se recurre a métodos indirectos para hallar sus costos, como se explicará en el siguiente capítulo.

Contaminación acústica

Sonido es la variación de la presión que el oído humano puede detectar. Su magnitud física viene determinada por su intensidad y frecuencia. Sin embargo, el oído humano no tiene respuesta plana en función de estas variables, atenúa más los tonos graves o de baja frecuencia que los agudos o de alta frecuencia. Por ello, lo que realmente se mide es la sonoridad, una magnitud percibida o subjetiva que tiene en cuenta el comportamiento del oído.

Ruido es el sonido que resulta desagradable e indeseable. Ese carácter subjetivo provoca que las personas reaccionen diferentes frente a mismos niveles de ruido y diferentes tipos de ruido. Además el ruido no es homogéneo, su nivel puede variar en tiempo y distancia. En una misma zona, las variaciones a lo largo del día pueden ser enormes; y pese a su subjetividad, el ruido se ha convertido en uno de los problemas más graves de las ciudades.

El ruido producido por el tráfico tiene varias causas: el motor de los vehículos, el rozamiento con la superficie de rodadura y con el aire, la pendiente de la calzada,

el trazado de la carretera, la categoría y edad del vehículo, y la forma de conducción. Durante la fase constructiva de las infraestructuras influyen sobre todo, las actividades de movimientos de tierras y compactación y el uso de maquinaria pesada.

En el ruido producido por el motor y los sistemas mecánicos intervienen: el motor, el ventilador, la admisión del aire y el tubo de escape. En cambio el ruido producido por el rodamiento depende de la velocidad del vehículo, de la cubierta, del estado de conservación y de la presión de los neumáticos y del tipo de pavimento.

Los efectos negativos del ruido dependen del nivel sonoro y de la continuidad de la exposición. Por encima de determinados niveles se producen fenómenos de fatiga auditiva y perturbaciones psíquicas (alteraciones del sueño, falta de concentración, irritabilidad) y físicas (alteraciones del ritmo cardíaco y respiratorio, reducción del campo visual).

La contaminación sonora puede reducirse de cuatro formas: actuando sobre el foco emisor (mejorando los motores, diseñando neumáticos más silenciosos, mejorando la superficie de rodadura, reduciendo la velocidad de los vehículos a determinadas horas y en determinados lugares), sobre la propagación, protegiendo el foco receptor (protegiendo las casas con muros o pantallas, utilizando dobles ventanas) y planificando adecuadamente.

El ruido, como efecto externo del transporte, se ha constituido como uno de los grandes inconvenientes del mismo, pero su valoración intrínseca (molestias,

perturbaciones en el trabajo o en el sueño) está aún poco desarrollada y, por lo tanto, no podrá hablarse en sentido estricto de costos.

Por el contrario, los métodos indirectos, costos de las medidas que contribuyan a la desaparición o reducción del problema, sí se muestran eficaces en este caso y se puede hablar de costos de ruido, valorando el costo de estas medidas atenuadoras. En los últimos años, la factibilidad de estas medidas ha hecho que las mismas se incluyan en los nuevos proyectos de infraestructuras del transporte. Estas medidas atenuadoras se están planteando en un triple frente: en primer lugar, con la fabricación de vehículos e infraestructuras más silenciosas; en segundo lugar, con la fijación de condiciones de circulación que favorecen la emisión sonora; y, por último, aislando a los posibles perjudicados de la fuente sonora.

Accidentes

Los accidentes causados por los transportes tienen muchas consecuencias negativas en pérdidas de términos de recursos, vidas humanas y bienestar, que desde el punto de vista de la sociedad, se consideran costos socio-económicos. Sus efectos externos presentan múltiples elementos; una parte de ellos son fácilmente cuantificables, y por lo tanto incluibles dentro del concepto de costos, mientras que otros presentan una mayor dificultad a la hora de su monetización.

Dentro de los primeros pueden señalarse los siguientes: costos de tratamiento y readaptación de heridos, costos de distintas invalideces, costos de materiales de los accidentes, costos de muerte (desde un punto de vista asegurador), costos de

médicos de los afectados, costos jurídicos y policiales de los accidentados, etc. Otros efectos de más difícil monetización, son: pérdidas de producción, pérdidas de tiempo libre y daño familiar y social por las heridas y muerte de personas.

Ocupación del suelo

Dentro de este concepto hay tres categorías: espacio necesario para la construcción de una infraestructura, terreno ocupado por la obra y las instalaciones auxiliares y áreas cuyos usos del suelo quedan condicionados en mayor o menor medida, en donde se incluyen las bandas que determina la ley y hasta donde se extiende la influencia real de la misma.

Las infraestructuras de transporte tienen una repercusión irreversible en la ocupación del suelo, en el paisaje y en la fragmentación de hábitats. Las pequeñas mejoras propuestas en los estudios de impacto ambiental en poco o nada ayudan a reducir las consecuencias irreversibles de esas infranqueables barreras que son las autopistas y autovías, entre otras, no sólo para la flora y fauna, sino incluso para las personas o peatones, cuya movilidad queda reducida.

Efecto barrera

Los elementos territoriales de carácter lineal producen unos efectos disuasorios que inhiben de comunicarse a las comunidades de ambos lados. Este efecto tiene

una gran componente psicológica, pues persiste aun se construyan elementos de comunicación entre ambos lados y varía con las características personales de los afectados.

En el caso de carreteras, la separación que producen depende del ancho de calzada, de la intensidad del tráfico, del nivel de ruido y gases y de la frecuencia con que sea necesario cruzarlas. Para minimizar estos efectos habrá que analizar el diseño del trazado de la carretera, los puntos de cruce, la localización de los equipamientos, las características demográficas de la zona, etc.

9. CONCLUSIONES

A continuación se expresan las conclusiones obtenidas, luego de la realización del estudio y posterior análisis financiero, de la situación de movilidad de las personas con movilidad restringida y en silla de ruedas, de la ciudad de Neiva.

- No existe ningún ente regulador, que realice veeduría o fiscalización de los recursos destinados a personas en situación de discapacidad en la ciudad de Neiva.
- No existe ningún tipo de ayuda para la población con movilidad restringida y en situación de discapacidad, por parte de los entes gubernamentales en la ciudad de Neiva.
- La movilidad de estas personas corre por cuenta propia, y es subsidiada con recursos propios.
- Los costos de movilidad de las personas en situación de discapacidad, que se movilizan en silla de ruedas en la ciudad de Neiva, son variables, de acuerdo a factores como:
 - El costo de la silla de ruedas.
 - La distancia recorrida.
 - El número de trayectos que deben realizar para llevar a cabo sus labores diarias.

Gráfico 1. Escenario A

TIPO DE PERSONA	NOMBRE	# RECORRIDOS MENSUALES (1 SOLO TRAYECTO)	COSTO DE LA SILLA DE RUEDAS	ESTRATO	COSTO DE TOMAR TAXIS	COSTO DE COGER UN COLECTIVO	VEHICULO PROPIO (COMBUSTIBLE)	COSTO DE MOTO TAXI
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS CONVENCIONAL	ALEXANDER	40	\$ 800.000	2	\$ 200.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS MOTORIZADA	JULIAN CANTILLO	80	\$ 7.000.000	3	\$ 0	\$ 0	\$ 24.000	\$ 0
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS CONVENCIONAL	LEONIDAS VARGAS	30	\$ 3.000.000	3	\$ 100.000	\$ 0	\$ 50.000	\$ 0
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS CONVENCIONAL	JORGE ANDRES	40	\$ 330.000	2	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
PERSONA SIN DISCAPACIDAD	ANA SUA	12	\$ 0	3	\$ 24.000	\$ 30.000	\$ 0	\$ 0
PERSONA SIN DISCAPACIDAD	GUSTAVO SUA	20	\$ 0	4	\$ 20.000	\$ 12.000	\$ 200.000	\$ 0

- Una persona con SR convencional realiza menos recorridos o trayectos que una persona con silla de ruedas motorizada o sin silla de ruedas, por el costo de movilidad que este le cuesta.
- El costo de una silla de ruedas convencional oscila entre \$300.000 y \$500.000, mientras que una motorizada está entre \$4.000.000 y \$8.000.000
- Una persona con movilidad restringida en silla de ruedas convencional con escasos recursos solo tiene la posibilidad de movilizarse en taxi por la ciudad y su costo de movilidad es más alto comparado con una persona en silla de ruedas motorizada y una sin SR. En el gráfico 1 se evidencia que el costo en 40 recorridos de una persona en SRC es de \$200.000 para taxis y de \$0 de una persona en silla de ruedas motorizada y sin SR.

Gráfico 2 – Escenario B

TIPO DE PERSONA	NOMBRE	# DE TRAYECTOS	COSTO DE LA SILLA DE RUEDAS	ESTRATO	COSTO DE TOMAR TAXIS	COSTO DE COGER UN COLECTIVO	VEHICULO PROPIO (COMBUSTIBLE)	COSTO DE MOTO TAXI	TOTAL	1 SMMLV
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS CONVENCIONAL	ALEXANDER	40	\$ 800.000	2	\$ 200.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 200.000	29,00846177
PERSONA EN SILLA DE RUEDAS MOTORIZADA	JULIAN CANTILLO	40	\$ 7.000.000	3	\$ 0	\$ 0	\$ 24.000	\$ 0	\$ 24.000	3,481015412
PERSONA SIN DISCAPACIDAD	ANA SUA	40	\$ 0	3	\$ 0	\$ 60.000	\$ 0	\$ 0	\$ 60.000	8,70253853
									\$ 689.454	

- En el gráfico 2, comparamos el gasto de transporte de una persona con movilidad restringida en silla de ruedas convencional, una persona en silla de ruedas motorizada y una persona sin silla de ruedas que ganan un SMMLV de \$689.454 y realizan la misma cantidad de trayectos (40). El costo de movilidad para la persona 1 es de \$200.000 en taxi, para la persona 2 es de \$24.000 en pago de energía para recargar la silla y para la persona 3 es de \$60.000 en servicio de colectivo al cual si puede tener acceso. El porcentaje del costo de movilidad corresponde a 29%, 3,5% y 8,7% respectivamente, por lo tanto evidenciamos que para una persona en silla de ruedas convencional movilizarse en la ciudad es muy alto con respecto a su nivel de ingresos, lo cual lo limita a transportarse en la ciudad por su alto costo.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Cuervo C, Escobar M, Trujillo A. Factores que determinan el impacto de los servicios de rehabilitación fisioterapéutica, ocupacional y fonoaudiológica en las instituciones de la Secretaría Distrital de Salud de Santa Fe de Bogotá; 1998. [Internet]. Disponible en: www.saludcapital.gov.co. Consultado Octubre 2003.
2. Ministerio de Salud. Ocupación, discapacidad y costos: la redistribución de beneficios a través del Sistema de Seguridad Social Integral. Santa Fe de Bogotá DC, Colombia; 2000.
3. Ministerio de Educación. Sistema de Información de Discapacidad. Bogotá DC, Colombia; 1995.
4. Departamento Administrativo Nacional de Estadística-Ministerio de Educación Nacional. Registro para la localización y caracterización de la población con Discapacidad. Bogotá DC, Colombia; 2002
5. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Resumen Metodológico Encuesta Nacional de Hogares. División de Calidad e Interventoría Estadística. Bogotá DC, Colombia; 1998.
6. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Instructivo para el diligenciamiento del formulario de Registro para la Localización y Caracterización de la Población con Discapacidad. Registros Demográficos-Discapacidad. Bogotá DC, Colombia. 2003.

7. ABC de la discapacidad. Ministerio de salud y protección social.

Disponible en www.minsalud.gov.co.

8. Protocolos de Servicio para el Turismo Accesible de Turistas y Visitantes Jóvenes, Adultos Mayores y Personas en Situación de Discapacidad 2011.

Disponible en <http://www.bogotaturismo.gov.co/>

9. propuesta para optimizar la movilidad de las personas en situación de discapacidad en el sistema integrado de transporte público sitp de ciudad bolívar Bogotá.

Disponible en: <http://repository.unad.edu.co/bitstream/10596/5809/1/79645553.pdf>

10. Resumen informe mundial la discapacidad 2011.

Disponible en: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf

11. Mejoramiento de la movilidad urbana de las personas en situación de discapacidad del municipio de Florencia, Caquetá, Amazonía 2016.

Disponible en: http://florencia-caqueta.gov.co/apc-aa-files/39396335316662346633663062396431/proyecto_0088_de_2016.pdf