

# Tarifa única y diferenciada al servicio de transporte público urbano para las personas con discapacidad

*Single and differentiated fare for urban public transport service for people with disabilities*

Kevin Gregory Rivera Barrera  
[kevingr@gmail.com](mailto:kevingr@gmail.com)  
<https://orcid.org/0009-0001-3601-5701>  
Universidad Cesar Vallejo. Potosí, Bolivia

Artículo recibido 13 de enero de 2026/ Arbitrado 10 de febrero de 2026/ Aceptado 18 de marzo 2026/ Publicado 06 de abril de 2026

## RESUMEN

La accesibilidad al transporte constituye un derecho habilitante cuya vulneración genera efectos multiplicadores de exclusión social que se proyectan en las esferas laboral, educativa, sanitaria y relacional. En consecuencia, el objetivo principal de estudio es: describir la situación actual sobre tarifa única y diferenciada al servicio de transporte público urbano para las personas con discapacidad en Potosí, Bolivia. El diseño empleado fue descriptivo-propositivo con un enfoque mixto. Durante la investigación revela que el 40.2% de las personas con discapacidad en Potosí están desempleadas y más del 90% destina entre el 21% y 30% de sus ingresos al transporte, mientras que el 77.8% reporta trato inadecuado y el 72.4% ha sufrido negativa de servicio, evidenciando una crisis estructural que combina insostenible carga económica con sistemáticas prácticas discriminatorias que exigen una política integral de tarifa diferenciada. En conclusión, se revela que la situación actual del transporte público urbano para las personas con discapacidad en Potosí se caracteriza por una crisis estructural.

**Palabras clave:** Accesibilidad; Calidad del servicio; Discapacidad; Tarifa diferenciada; Transporte público

## ABSTRACT

Accessibility to transportation is an enabling right, the violation of which generates multiplying effects of social exclusion that extend into the labor, educational, health, and social spheres. Consequently, the main objective of this study is to describe the current situation regarding a single, differentiated fare for urban public transportation services for people with disabilities in Potosí, Bolivia. The design employed was descriptive-propositive with a mixed-methods approach. The research reveals that 40.2% of people with disabilities in Potosí are unemployed, and more than 90% spend between 21% and 30% of their income on transportation, while 77.8% report inadequate treatment and 72.4% have been denied service, demonstrating a structural crisis that combines an unsustainable economic burden with systematic discriminatory practices that demand a comprehensive differentiated fare policy. In conclusion, the current situation of urban public transportation for people with disabilities in Potosí is characterized by a structural crisis.

**Keyword:** Accessibility; Quality of service; Disability; Differentiated fare; Public transport



## INTRODUCCIÓN

La movilidad y accesibilidad urbana constituye un derecho fundamental que permite a las personas con discapacidad ejercer plenamente otros derechos esenciales como educación, salud y trabajo. Sin embargo, la realidad actual evidencia múltiples barreras que limitan este acceso, perpetuando situaciones de exclusión y discriminación social. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que los Estados Partes deben adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones (Cadena et al., 2022).

En el contexto latinoamericano, la implementación de políticas inclusivas en el transporte público urbano ha demostrado ser un desafío complejo que requiere coordinación interinstitucional y marcos normativos específicos, al destacar que la planificación inclusiva en sistemas de transporte público debe considerar aspectos específicos de movilidad para personas con discapacidad, analizando políticas de transporte y accesibilidad urbana desde una perspectiva integral. Esta aproximación resulta fundamental para comprender las dimensiones del problema que enfrentan las personas con discapacidad en el acceso en este caso al transporte público, especialmente en contextos municipales donde la autonomía gubernamental permite desarrollar normativas específicas (Ramírez, 2021; Ramírez et al., 2025).

Los conceptos esenciales para comprender la problemática en cuestión sería la accesibilidad universal, entendida como la condición que deben cumplir los entornos, procesos y servicios para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible (Aparicio y Martínez, 2017). Por otra parte, la tarifa diferenciada se concibe dentro de las acciones afirmativas orientadas a remover las barreras económicas, reconociendo que los costos adicionales asociados a la discapacidad y las limitadas oportunidades de empleo generan una vulnerabilidad financiera que requiere medidas compensatorias (Pesántez et al., 2024).

La importancia de abordar la situación actual sobre tarifa diferenciada en el transporte público para personas con discapacidad en Potosí se justifica porque la accesibilidad al transporte constituye un derecho habilitante cuya vulneración genera efectos multiplicadores de exclusión social que se proyectan en las esferas laboral, educativa, sanitaria y relacional. Adicionalmente, la ausencia de diagnóstico empírico sobre las condiciones reales de acceso al transporte por parte de personas con discapacidad en contextos urbanos específicos como Potosí constituye una limitación para el diseño de políticas públicas basadas en evidencia (Bolaños, 2022).

A partir de este marco referencial, la presente investigación se formula la siguiente pregunta problemática: ¿Cuál es la situación actual del acceso al servicio de transporte público urbano para las personas con discapacidad en el municipio de Potosí?

En consecuencia, el objetivo principal de estudio es: describir la situación actual sobre tarifa única y diferenciada al servicio de transporte público urbano para las personas con discapacidad en Potosí, Bolivia.

## MÉTODO

La investigación adoptó un enfoque mixto que combinó elementos cuantitativos y cualitativos para obtener una comprensión integral de la problemática del transporte público urbano para personas con discapacidad en el municipio de Potosí. El diseño metodológico fue descriptivo-propositivo, orientado a caracterizar la situación actual del acceso al transporte público por parte de personas con discapacidad y desarrollar una propuesta normativa fundamentada empíricamente.

La población incluye tres grupos diferenciados. El primer grupo estuvo constituido por las 2600 personas con discapacidad registradas oficialmente en el Comité Departamental de Personas con Discapacidad del municipio de Potosí, el segundo grupo contiene la población general del municipio, estimada en 225877 habitantes según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y el último grupo está conformado por profesionales en ciencias jurídicas del Ilustre Colegio de Abogados de Potosí.

Para la determinación la muestra se selecciona un muestreo aleatorio simple con un nivel de confianza del 95 % y margen de error del 5 %, lo que aporta muestra total de 788 participantes distribuidos en 261 personas con discapacidad, 365 habitantes del municipio y 162 profesionales en derecho.

El instrumento seleccionado para recolectar la información son cuestionarios estructurados con escalas tipo Likert y preguntas cerradas sobre aspectos específicos del servicio de transporte público urbano. Los cuestionarios fueron validados mediante juicio de expertos y prueba piloto con 50 participantes, los cuales no forman parte del estudio, pero tuvieron características similares a las que se esperan encontrar en la muestra. La fiabilidad de las escalas se confirma a través de la aplicación del coeficiente de Alfa de Cronbach el cual arroja un valor de 0.81.

La investigación se realizó conforme a los estándares reconocidos en el ámbito científico, la cual inicia una vez se obtuvieron por escrito el consentimiento de informado de todos los participantes y directivos del Comité Departamental de Personas con Discapacidad y el Colegio de Abogados de Potosí, para resguardar la confidencialidad y el anonimato de las respuestas, conforme a los principios éticos y normativas institucionales vigentes. Este procedimiento se realizó con el propósito de garantizar el respeto a los derechos, privacidad y autonomía de cada uno de los colaboradores incluidos en la investigación, alineándose con los estándares internacionales de ética en investigación científica.

Además, se informó claramente a los participantes sobre los objetivos y alcances del estudio, en el proceso se aseguró que la participación era completamente voluntaria y sin consecuencias. Así, se protegió la integridad de la información proporcionada y se promovió una participación consciente y responsable en el proceso de recolección de datos. Los datos obtenidos tuvieron como meta desarrollar una propuesta normativa en caso de que sea necesario luego de caracterizar la situación actual del acceso al transporte público por parte de personas con discapacidad.

Los cuestionarios se aplicaron en un día y el espacio seleccionados por el Comité Departamental de Personas con Discapacidad, el cual aplicó el investigador principal y tuvo una duración aproximada de 45 minutos divididos en varios espacios que favorecieran la asistencia en base a la cantidad y diversidad de la muestra.

En esta investigación, todos los datos recopilados fueron organizados y registrados inicialmente en Microsoft Excel 2019, para posteriormente ser transferidos al software estadístico especializado SPSS versión 27. En este entorno se llevó a cabo el análisis descriptivo correspondiente

mediante frecuencias y porcentajes. También se aplica el coeficiente de Alfa de Cronbach para determinar fiabilidad de los instrumentos.

Además, se realizó un riguroso proceso de análisis de contenido categorial temático con apoyo del software ATLAS.ti, que permitió una exploración profunda de las percepciones, el cual se desarrolló mediante una metodología inductivo-deductiva que comprendió una codificación inicial en códigos emergentes respecto a las escalas valoradas, seguido de un desarrollo categorial, y finalmente una fase de integración donde se alcanzó la saturación teórica tras 115 entrevistas. Esto facilitó la construcción de redes semánticas, lo que permitió identificar la alta centralidad de constructos y no solo identificar patrones temáticos, sino comprender los mecanismos subyacentes a la condicionante entre las variables. No obstante, aunque no se implementa análisis inferencial se realiza la triangulación de datos mediante contrastación de información proveniente de diferentes fuentes y técnicas, lo que garantiza mayor validez en las aportaciones del estudio y teniendo en cuenta que el mismo sigue un enfoque mixto.

## RESULTADOS

El análisis de las características sociodemográficas de las 261 personas con discapacidad participantes en el estudio revela una composición heterogénea que resulta fundamental para comprender el contexto en el que se plantea la discusión sobre la tarifa diferenciada del transporte público en Potosí como se muestra en la Tabla 1. En cuanto al tipo de discapacidad, se observa un predominio de la discapacidad física-motora, que agrupa a más de un tercio de los encuestados, seguida por la discapacidad visual que representa aproximadamente una cuarta parte de la muestra, mientras que las discapacidades auditiva, intelectual y múltiple completan el espectro en proporciones decrecientes. Esta distribución es particularmente relevante porque las personas con discapacidad físico-motora suelen enfrentar desafíos específicos de accesibilidad en el transporte público, como la dificultad para abordar unidades con escalones altos o la necesidad de espacios reservados.

Respecto al grado de discapacidad, los hallazgos indican que casi la mitad de los participantes presenta una discapacidad de grado moderado, mientras que aproximadamente un tercio tiene discapacidad leve y cerca de una quinta parte enfrenta una condición grave. Esta concentración en grados moderados refleja que la mayoría de las personas podrían requerir apoyos específicos, pero mantienen un nivel de autonomía que les permite utilizar el transporte público de manera regular, siempre que las condiciones del servicio lo permitan, lo que convierte el factor económico en un elemento determinante para su movilidad cotidiana.

En relación con la distribución etaria, se evidencia que la población participante es mayoritariamente joven y adulta en edad productiva, ya que más de tres cuartas partes se concentran entre los 18 y 55 años, siendo el grupo de 18 a 35 años el más numeroso. Esta característica demográfica es especialmente significativa porque indica que las necesidades de transporte están vinculadas principalmente a actividades laborales, educativas y de participación social propias de la población económicamente activa, lo que otorga mayor peso a la demanda de condiciones en tarifas justas que no limiten sus oportunidades de desarrollo.

Por otra parte, el nivel educativo de los participantes muestra una tendencia favorable, pues la mayoría ha alcanzado al menos la educación secundaria y más de una cuarta parte cuenta con estudios superiores, lo que teóricamente debería traducirse en mayores posibilidades de inserción

laboral cualificada. Sin embargo, este dato contrasta notablemente con la situación laboral reportada, que constituye quizás el hallazgo más revelador de la tabla.

Los resultados señalan que cuatro de cada diez personas con discapacidad se encuentran desempleadas, mientras que aproximadamente un tercio trabaja de manera independiente y solo una cuarta parte cuenta con un empleo formal. Esta precaria situación laboral, caracterizada por el alto desempleo y la predominancia del trabajo informal o independiente, resalta una vulnerabilidad económica generalizada que hace particularmente sensible a esta población ante cualquier gasto recurrente como el transporte público. En este contexto, el costo del pasaje diario puede representar una barrera significativa para acceder a oportunidades laborales, educativas o de salud, lo que fundamenta sólidamente la necesidad de analizar mecanismos de tarifa diferenciada como una medida de apoyo económico y de inclusión social para las personas con discapacidad en la ciudad de Potosí.

**Tabla 1.** Características Sociodemográficas de personas con discapacidad participantes

Variable	Categoría	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Tipo de discapacidad	Física-motora	98	37.5
	Visual	67	25.7
	Auditiva	52	19.9
	Intelectual	28	10.7
	Múltiple	16	6.1
Grado de discapacidad	Leve	89	34.1
	Moderado	124	47.5
	Grave	48	18.4
Grupo etario	18-35 años	102	39.1
	36-55 años	98	37.5
	56+ años	61	23.4
Nivel educativo	Primaria	78	29.9
	Secundaria	112	42.9
	Superior	71	27.2
Situación laboral	Empleado	67	25.7
	Independiente	89	34.1
	Desempleado	105	40.2
Total		261	100.0

En la Figura 1 se observa la percepción que tienen las personas con discapacidad sobre la calidad del servicio de transporte público en Potosí, en la cual resaltan dos dimensiones críticas. En primer lugar, el trato recibido por parte de los conductores y el tiempo de espera para ser recogidos, donde los resultados muestran una valoración predominantemente negativa, ya que más de siete de cada diez participantes califican esta interacción como mala o muy mala, al ser esta última categoría la que concentra la mayor proporción de respuestas con un preocupante 47.5 %. Esta percepción mayoritariamente adversa sobre el trato que reciben de los conductores refleja que la existencia de barreras actitudinales importantes en la prestación del servicio, donde las personas con discapacidad posiblemente enfrentan situaciones de discriminación, impaciencia o falta de asistencia adecuada al momento de abordar las unidades, lo que no solo afecta su experiencia de viaje sino que también

puede desincentivar el uso del transporte público como opción de movilidad cotidiana.

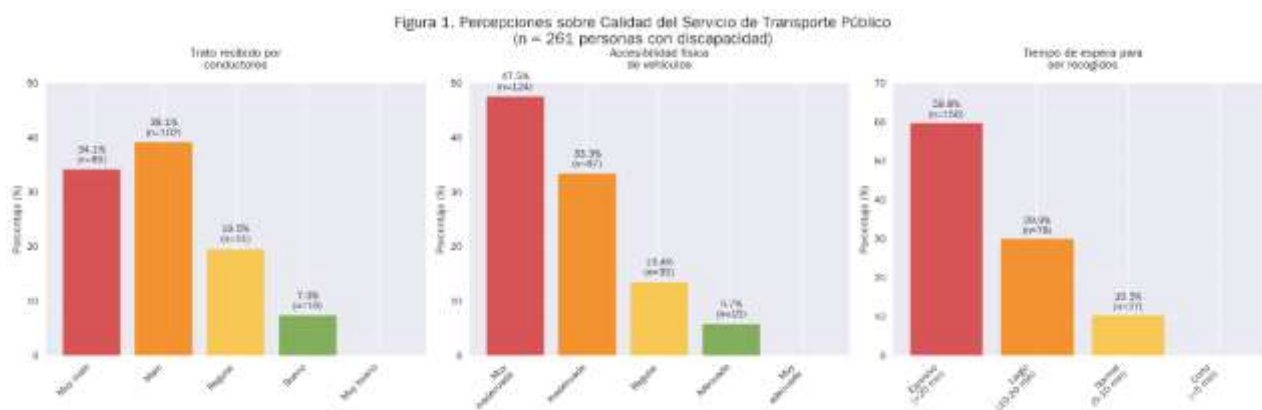
Por otra parte, la evaluación del tiempo de espera para ser recogidos presenta un panorama igualmente crítico, pero con matices distintos, pues casi el 60 % de los encuestados califica este aspecto como muy malo y aproximadamente otro 30 % como malo, lo que significa que nueve de cada diez personas consideran insatisfactoria la espera que deben afrontar para que los vehículos se detengan y los recojan. Este hallazgo resulta particularmente revelador porque evidencia una problemática operativa específica que afecta desproporcionadamente a las personas con discapacidad, quienes probablemente experimentan mayores dificultades para que los conductores se detengan, ya sea por la falta de visibilidad de su condición, por la ubicación inaccesible de las paradas o por la renuencia de los choferes a realizar paradas adicionales que demanden más tiempo.

Además, la contundencia de estos resultados negativos en ambas dimensiones evaluadas, donde las categorías positivas apenas alcanzan un modesto 12 % para el trato y un 19 % para el tiempo de espera, lo que permite definir que la calidad del servicio de transporte público desde la perspectiva de las personas con discapacidad es profundamente deficiente.

Estos hallazgos adquieren una relevancia fundamental para la meta de la investigación, pues demuestran que la problemática del transporte para las personas con discapacidad en Potosí trasciende ampliamente la cuestión meramente económica de la tarifa, para instalarse en el terreno de la accesibilidad y el trato digno. También la evidencia señala que incluso si se implementara una tarifa diferenciada favorable, persistirían barreras sustanciales relacionadas con la actitud de los operadores y con la disponibilidad efectiva del servicio para este grupo poblacional, lo que implica que cualquier propuesta de política pública en este ámbito debe abordar de manera integral tanto el componente económico como los aspectos actitudinales y operativos que garantizan un servicio de calidad.

Por lo tanto, la magnitud de la insatisfacción expresada, particularmente en el trato recibido donde casi la mitad de los encuestados reporta una experiencia muy mala, constituye un llamado de atención sobre la necesidad de implementar programas de sensibilización y capacitación dirigidos a los conductores, así como mecanismos de supervisión que aseguren el cumplimiento de normas de trato preferente hacia las personas con discapacidad.

**Figura 1. Percepciones sobre Calidad del Servicio de Transporte Público**



Respecto a las experiencias de discriminación reportadas por las personas con discapacidad en el servicio de transporte público de Potosí se revela que una realidad profundamente preocupante, se caracteriza por la alta prevalencia de múltiples formas de maltrato y exclusión durante el uso de este servicio esencial, como se muestra en la Tabla 2. Los hallazgos muestran que el trato inadecuado o irrespetuoso constituye la forma de discriminación más frecuentemente experimentada, afectando a más de tres cuartas partes de los participantes, lo que indica que la interacción cotidiana con los operadores del servicio está marcada por conductas que vulneran la dignidad básica de las personas con discapacidad. Esta situación se ve agravada por la negativa a prestar servicio, reportada por un alarmante 72.4 % de los encuestados, lo que significa que aproximadamente siete de cada diez personas han sido directamente rechazadas cuando intentaban hacer uso del transporte público, una barrera de acceso que resulta particularmente grave porque impide la movilidad misma y no solo la calidad del viaje.

En cuanto a las experiencias relacionadas con el proceso de abordaje y descenso del vehículo, se observa que tanto la prisa para subir o bajar como la negativa a esperar constituyen prácticas generalizadas que afectan a más de dos tercios de los participantes. Estos hallazgos reflejan que los conductores no solo se niegan a detenerse, sino que cuando lo hacen, generan condiciones de estrés y riesgo al apresurar a las personas con discapacidad durante el ascenso y descenso, al desconocer sus necesidades específicas de tiempo y seguridad. Esta conducta resulta especialmente problemática para personas con discapacidad físico-motora que requieren mayor tiempo para estos desplazamientos, así como para aquellas con discapacidad visual que necesitan orientarse adecuadamente antes de moverse, lo que evidencia una completa falta de adaptación del servicio a las necesidades reales de los usuarios.

El componente económico de la discriminación también emerge con fuerza en los resultados, pues el cobro excesivo es reportado por casi dos tercios de los encuestados, lo que señala que muchas personas con discapacidad enfrentan tarifas superiores a las establecidas, una práctica abusiva que agrava su ya precaria situación económica y que tiene implicaciones directas para el objetivo central de esta investigación. Adicionalmente, los comentarios discriminatorios afectan a más de la mitad de los participantes, mientras que la ubicación en lugares inadecuados dentro del vehículo es experimentada por un porcentaje similar, revelando que la discriminación no solo se manifiesta en el acceso al servicio sino también en el trato durante el trayecto y en la asignación de espacios que no consideran las necesidades particulares de cada tipo de discapacidad.

La magnitud y diversidad de estas experiencias discriminatorias, donde todas las formas evaluadas afectan a más de la mitad de los participantes y varias de ellas superan el 70 % de incidencia, configura un panorama de exclusión sistemática que trasciende episodios aislados para constituirse en una característica estructural del servicio de transporte público en Potosí. Estos resultados demuestran que la problemática de las personas con discapacidad frente al transporte no puede reducirse a una cuestión tarifaria, por importante que esta sea, sino que requiere un abordaje integral que enfrente las múltiples dimensiones de discriminación que operan cotidianamente. La evidencia refleja que cualquier propuesta de tarifa diferenciada, para ser efectiva, debe inscribirse en un marco más amplio de política pública que incluya medidas de sensibilización, capacitación obligatoria para conductores, mecanismos de denuncia accesibles y efectivos, y sistemas de supervisión que garanticen el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad a un transporte digno, seguro y accesible.

**Tabla 2.** *Experiencias de discriminación en transporte público*

Tipo de discriminación	f	%
Negativa a prestar servicio	189	72.4
Cobro excesivo	167	64.0
Trato inadecuado/irrespetuoso	203	77.8
Prisa para subir/bajar	178	68.2
Comentarios discriminatorios	145	55.6
Negativa a esperar	156	59.8
Ubicación en lugares inadecuados	134	51.3

Los resultados expuestos en la Tabla 3 sobre la proporción de ingresos que las personas con discapacidad destinan al transporte público en Potosí indica una carga económica extraordinariamente alta que compromete seriamente su capacidad para cubrir otras necesidades básicas. Los hallazgos muestran que solo una minoría reducida, equivalente a menos del 9 % de los participantes, destina menos de una décima parte de sus ingresos a este rubro, lo que representaría una situación financiera saludable en términos de movilidad. En contraste, la gran mayoría de los encuestados enfrenta un esfuerzo económico considerable, pues más de la cuarta parte destina entre el 10 y el 20 % de sus ingresos al transporte, un rango que ya comienza a ser preocupante según estándares internacionales de economía familiar.

La situación se torna crítica al reflejar que el grupo más numeroso, que representa más de un tercio de los participantes, debe asignar entre el 21 y el 30 % de sus ingresos al pago del transporte público, lo que significa que aproximadamente una cuarta parte o más de lo que ganan se destina exclusivamente a moverse. Esta proporción resulta insostenible para cualquier economía familiar, pero adquiere una gravedad particular en el contexto de una población caracterizada por altas tasas de desempleo y precariedad laboral, como se evidenció en las características sociodemográficas previamente analizadas. Aún más alarmante resulta la situación de quienes destinan entre el 31 y el 40 % de sus ingresos al transporte, que representan casi una quinta parte de los encuestados, y particularmente del 10.7 % que debe invertir más del 40 % de sus ingresos en este concepto, lo que implica que para estas personas el transporte puede llegar a consumir casi la mitad de sus recursos económicos.

Estos porcentajes adquieren su verdadera escala cuando se interpretan a la luz de los ingresos limitados que caracterizan a esta población. Para una persona que enfrenta desempleo o trabaja en condiciones de informalidad con ingresos bajos e inestables, destinar más del 20 % de sus recursos al transporte significa inevitablemente sacrificar otras necesidades fundamentales como alimentación, salud, educación o vivienda. Esta situación genera un círculo vicioso particularmente perverso, pues el alto costo del transporte limita la capacidad de buscar empleo o acceder a oportunidades laborales que podrían mejorar los ingresos, mientras que los bajos ingresos hacen

que el transporte resulte prohibitivamente caro, lo que perpetua así las condiciones de pobreza y exclusión.

Además, constituye el argumento más sólido a favor del establecimiento de una tarifa diferenciada para las personas con discapacidad en el transporte público de Potosí. La evidencia demuestra que el gasto en transporte representa una carga desproporcionada que afecta a más del 90 % de los participantes, con una concentración particularmente alta en los rangos del 21 al 30 % que afecta al grupo mayoritario. Esta situación no solo vulnera el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad, sino que compromete su derecho a un nivel de vida adecuado y profundiza las desigualdades sociales preexistentes. La implementación de una tarifa diferenciada, ya sea única y reducida o con descuentos progresivos según el nivel de ingresos, aparece entonces como una medida necesaria de justicia social y de cumplimiento de los derechos reconocidos a las personas con discapacidad, que permitiría liberar recursos para otras necesidades y facilitar su inclusión laboral, educativa y social al reducir una de las barreras económicas más significativas que enfrentan en su vida cotidiana.

**Tabla 3.** Impacto económico en presupuesto familiar

Proporción de ingresos destinada a transporte	f	%
Menos del 10%	23	8.8
10-20%	67	25.7
21-30%	98	37.5
31-40%	45	17.2
Más del 40%	28	10.7

En conjunto, la frecuencia de uso y las tarifas actualmente pagadas por las personas con discapacidad en el transporte público de Potosí revela patrones de movilidad claramente diferenciados que resultan fundamentales para dimensionar el impacto que tendría la implementación de una tarifa diferenciada. En cuanto a la frecuencia de uso, los hallazgos muestran que el microbús constituye el medio de transporte más utilizado por los participantes, con una mayoría absoluta del 71.6 % que reporta su uso diario, lo que equivale a 187 personas que dependen cotidianamente de este servicio para sus desplazamientos. Esta elevada frecuencia de uso sugiere que el microbús representa la columna vertebral de la movilidad para las personas con discapacidad en la ciudad, probablemente por ser la opción más económica y con mayor cobertura territorial, lo que implica que cualquier modificación en la tarifa en este medio tendría un impacto directo y significativo en la gran mayoría de la población estudiada.

Por otra parte, el minibús muestra una alta frecuencia de uso diario, alcanzando al 59 % de los participantes, lo que indica que 154 personas dependen de este servicio con regularidad. La similitud en la tarifa actual entre microbús y minibús, ambas establecidas en 1.50 bolivianos, sugiere que los usuarios alternan entre estos dos medios según disponibilidad y rutas, pero en ambos casos

enfrentan el mismo costo diario. La propuesta de reducción a 0.75 bolivianos para ambos servicios representaría un alivio económico sustancial para los usuarios frecuentes, pues significaría reducir a la mitad el gasto diario en transporte para aproximadamente tres cuartas partes de los participantes que utilizan estos medios.

En contraste con la alta dependencia de microbuses y minibuses, los servicios de taxi y radio taxi presentan una frecuencia de uso diario considerablemente menor, al ser utilizados por aproximadamente un tercio y una cuarta parte de los participantes respectivamente. Esta menor frecuencia de uso responde probablemente a que las tarifas actuales de estos servicios, establecidas en 5 bolivianos, resultan significativamente más elevadas y por tanto menos accesibles para una población caracterizada por ingresos limitados. La propuesta de reducir estas tarifas a 2.50 bolivianos representaría también una disminución del 50 %, lo que podría incentivar un mayor uso de estos servicios entre quienes requieren desplazamientos más directos o enfrentan barreras de accesibilidad que dificultan el uso de microbuses y minibuses.

Los principales hallazgos de la Tabla 4 adquieren especial relevancia cuando se analizan en conjunto con la información previamente presentada sobre el impacto económico en el presupuesto familiar. La alta frecuencia de uso diario de microbús y minibús, sumada a la propuesta de reducción tarifaria a la mitad, permitiría proyectar una disminución sustancial en la proporción de ingresos destinada al transporte para la mayoría de los participantes. Para una persona que actualmente gasta 1.50 bolivianos diarios en cada viaje, considerando al menos dos viajes por día, el gasto mensual aproximado sería de 90 bolivianos, mientras que con la tarifa propuesta de 0.75 bolivianos por viaje, este gasto se reduciría a 45 bolivianos mensuales. Esta disminución, aunque aparentemente modesta en términos absolutos, resulta significativa en el contexto de ingresos bajos y precarios, y podría marcar la diferencia entre poder realizar todos los desplazamientos necesarios o tener que restringirlos.

En este sentido se confirma que la propuesta de tarifa diferenciada no solo está plenamente justificada por la situación económica de las personas con discapacidad, sino que además resulta técnicamente viable al plantear reducciones claras y específicas para cada tipo de servicio según su frecuencia de uso actual. La evidencia muestra que los medios más utilizados, microbús y minibús, son precisamente aquellos cuya reducción tendría mayor impacto positivo en la población, mientras que la reducción en taxis y radio taxis, aunque beneficie a menos usuarios, resulta igualmente importante para quienes dependen de estos servicios por razones de accesibilidad o necesidad de desplazamientos específicos. La implementación de esta tarifa diferenciada contribuiría significativamente a aliviar la carga económica que representa el transporte para las personas con discapacidad en Potosí, al facilitar su movilidad cotidiana y con ello su acceso a oportunidades laborales, educativas, de salud y de participación social.

**Tabla 4.** Frecuencia de uso y tarifas pagadas en transporte público

Tipo de transporte	Frecuencia de uso diario	Tarifa actual (Bs.)	Tarifa propuesta (Bs.)
Microbús	187 usuarios (71.6%)	1.50	0.75
Minibús	154 usuarios (59.0%)	1.50	0.75

Taxi	89 usuarios (34.1%)	5.00	2.50
Radio taxi	67 usuarios (25.7%)	5.00	2.50

En síntesis, el estudio identifica como principal debilidad estructural la exclusión sistemática en el transporte público de Potosí, donde más del 70 % de personas con discapacidad sufren trato inadecuado, negativa de servicio y cobro excesivo, sin protocolos inclusivos ni sanciones. La precaria situación económica agrava esta crisis. Además, como fortaleza destaca que el 70 % usa microbuses diariamente, lo que evidencia y respalda una demanda real y notable.

## DISCUSIÓN

Los hallazgos del presente estudio evidencian una situación sistemática de vulneración de derechos fundamentales de personas con discapacidad en el acceso al transporte público urbano del municipio de Potosí, concordando con las observaciones realizadas por Sakellariou et al. (2020), sobre la necesidad de políticas públicas municipales inclusivas en contextos sudamericanos. La ausencia de marco normativo municipal específico para regular tarifas diferenciadas constituye un vacío legal que perpetúa prácticas discriminatorias, situación que encuentra paralelos en los análisis desarrollados por Wilbur et al. (2022), sobre implementación de políticas públicas inclusivas en contextos urbanos.

Por otra parte, la discriminación sistemática identificada en el estudio, manifestada en negativa de prestación de servicios, trato inadecuado y cobros excesivos, refleja la persistencia de barreras actitudinales que limitan la participación plena de personas con discapacidad en la sociedad. Estos hallazgos son consistentes con las investigaciones de Vanderschuren y Nnene (2021), quienes destacan que la planificación inclusiva en sistemas de transporte público debe considerar aspectos específicos de movilidad para personas con discapacidad, al analizar políticas de transporte y accesibilidad urbana desde una perspectiva integral que reconozca la complejidad multidimensional del fenómeno.

En relación con el impacto económico, el costo del transporte público en el presupuesto familiar de personas con discapacidad constituye una barrera adicional para su participación social, hallazgo que se alinea con las observaciones de Korem et al. (2023), sobre la proporción significativa que representan los costos de transporte en el presupuesto familiar de personas con discapacidad en contextos de vulnerabilidad socioeconómica, donde la proporción de ingresos destinada al transporte público por parte de familias con personas con discapacidad supera notablemente los estándares internacionales recomendados, situación que se agrava por las limitaciones de acceso al mercado laboral que enfrentan las personas con discapacidad.

Desde el punto de vista jurídico, la implementación de tarifa diferenciada como medida de acción afirmativa encuentra justificación tanto en principios constitucionales como en obligaciones internacionales asumidas por el Estado boliviano. Los principios de igualdad, no discriminación e inclusión social establecidos en la Constitución Política del Estado, junto con los compromisos derivados de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, proporcionan fundamentos sólidos para el desarrollo de políticas municipales específicas. Esta perspectiva se complementa con los planteamientos de López (2021), sobre la necesidad de marcos normativos

municipales que garanticen derechos fundamentales en contextos locales específicos.

En cuanto a la viabilidad técnica y económica, la implementación de esquemas tarifarios diferenciados ha sido demostrada en múltiples contextos similares, como documenta Mattioli (2025), en su análisis de experiencias exitosas de implementación de tarifas diferenciadas en contextos municipales latinoamericanos. Cabe destacar que los costos de implementación resultan proporcionalmente menores a los beneficios sociales generados, al considerar que las políticas inclusivas generan externalidades positivas que benefician a toda la comunidad.

Además, si bien el municipio de Potosí presenta desafíos adicionales, como su configuración geográfica compleja y las particularidades del casco histórico, estos no constituyen impedimentos insalvables para la implementación de políticas inclusivas. En este sentido Rodríguez et al. (2025), exponen experiencias de implementación de políticas de transporte inclusivo en ciudades con características similares, identificando alternativas viables para contextos complejos que pueden adaptarse al caso potosino. Por ello, la propuesta normativa desarrollada considera estas particularidades locales, estableciendo mecanismos flexibles de implementación que permiten adaptación a condiciones específicas del contexto municipal.

Respecto a los derechos humanos, la problemática del transporte público para personas con discapacidad requiere comprensión desde perspectivas que trascienden enfoques meramente asistencialistas y como señala Hidalgo (2017), la accesibilidad al transporte público constituye un derecho habilitante que permite el ejercicio de otros derechos fundamentales. Esta visión se refuerza con los hallazgos de Anaut et al. (2017), sobre efectos multiplicadores de exclusión social que generan las barreras en el transporte público. En consecuencia, la intervención normativa propuesta debe entenderse como medida de garantía de derechos fundamentales más que como política asistencial.

Asimismo, los mecanismos de participación ciudadana incorporados en la propuesta normativa reflejan que el reconocimiento de las políticas públicas efectivas requiere involucramiento activo de las poblaciones beneficiarias, pues como explica Migliarini y Stinson (2021), las políticas públicas municipales inclusivas deben considerar voces y experiencias de personas con discapacidad afectadas en aquel proceso que se quiera modificar.

## CONCLUSIONES

La presente investigación revela que la situación actual del transporte público urbano para las personas con discapacidad en Potosí se caracteriza por una crisis estructural que combina una insostenible carga económica con sistemáticas prácticas discriminatorias, lo que evidencia que la problemática trasciende ampliamente la cuestión tarifaria para instalarse en el terreno de la exclusión social y la vulneración de derechos fundamentales. Los hallazgos demuestran que más del 90 por ciento de los participantes destina una proporción crítica de sus ingresos al transporte, mientras que simultáneamente enfrentan múltiples formas de discriminación que afectan a más de tres cuartas partes de los usuarios, configurando un escenario que exige respuestas integrales y urgentes por parte de las autoridades y operadores del servicio.

Además, la vulnerabilidad económica de esta población constituye el argumento más sólido para la implementación de una tarifa diferenciada, considerando que el 40 % se encuentra desempleado y que el grupo mayoritario debe destinar entre el 21 y el 30 % de sus ingresos al transporte, lo que compromete gravemente su capacidad para cubrir necesidades básicas y perpetúa

ciclos de pobreza y exclusión.

También, la calidad del servicio presenta deficiencias profundas en dimensiones no económicas, pues el trato recibido por los conductores es calificado como malo o muy malo por más del 70 % de los usuarios, mientras que el tiempo de espera para ser recogidos es evaluado negativamente por nueve de cada diez personas, lo que evidencia barreras actitudinales y operativas que persisten independientemente del costo del pasaje. Asimismo, las experiencias de discriminación alcanzan niveles alarmantes de prevalencia, destacando el trato inadecuado, la negativa a prestar servicio y el cobro excesivo, lo que señala que el sistema de transporte opera bajo prácticas excluyentes que vulneran sistemáticamente los derechos de las personas con discapacidad y que cualquier política pública debe abordar de manera prioritaria.

Por último, se recomienda implementar una política integral que combine la reducción del 50 por ciento en las tarifas de todos los servicios de transporte, comenzando por microbuses y minibuses que concentran la mayor frecuencia de uso, con un programa obligatorio de capacitación en derechos humanos y atención inclusiva para conductores, respaldado por un sistema efectivo de supervisión y sanciones. Asimismo, resulta fundamental establecer una mesa técnica intersectorial que diseñe mecanismos de control que impidan el cobro excesivo y garanticen el acceso efectivo al beneficio, junto con la creación de un observatorio ciudadano que monitoree periódicamente la calidad del servicio y el cumplimiento de las nuevas disposiciones, asegurando que la tarifa diferenciada se traduzca en una mejora tangible de la movilidad, la inclusión social y la calidad de vida de las personas con discapacidad en Potosí.

## REFERENCIAS

- Anaut, S., Arza, J. y Álvarez, M. J. (2017). La exclusion social, una problematica estructural entre las personas con discapacidad. *Áreas: Revista Internacional de Ciencias Sociales*(36). [https://www.researchgate.net/profile/Javier-Arza-Porras/publication/320799699\\_La\\_exclusion\\_social\\_una\\_problemativa\\_estructural\\_entre\\_las\\_personas\\_con\\_discapacidad/links/59faeddda6fdcc9a16270626/La-exclusion-social-una-problemativa-estructural-entre-las-personas-con-discapacidad.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Javier-Arza-Porras/publication/320799699_La_exclusion_social_una_problemativa_estructural_entre_las_personas_con_discapacidad/links/59faeddda6fdcc9a16270626/La-exclusion-social-una-problemativa-estructural-entre-las-personas-con-discapacidad.pdf)
- Aparicio, M. y Martínez, E. (2017). Accesibilidad universal: sentido normativo e implicaciones en la educación y la práctica profesional. *Revista Española de Discapacidad*, 5(1), 25-41. <https://doi.org/https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6023233>
- Bolaños, M. E. (2022). Principio de accesibilidad: discapacidad, políticas públicas y derechos humanos (Tema Central). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9035/1/07-TC-Bola%c3%b1os.pdf>
- Cadena, L. R., Toapanta, C. A., Ortíz, M. P. y Velásquez, P. G. (2022). La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad. *Dominio de las Ciencias*, 8(2), 1152-1172. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8637990>
- Hidalgo, H. I. (2017). Derechos humanos y accesibilidad: nuevos retos y perspectivas. *Revista Electrónica de Investigación Aplicada en Derechos Humanos*(12), 119-142. <https://www.redalyc.org/pdf/6761/676172941006.pdf>

- Korem, J. A., Hanson, L., Abonyi, S. y Neudorf, C. (2023). Producing vulnerability: A qualitative analysis of health equity impacts of budget cuts to intercity public transportation-evidence from Saskatchewan, Canada. *Journal of Transport & Health*, 33. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101715>
- López, D. F. (2021). Las políticas públicas como garantía de los derechos fundamentales. *Sociedad Tecnología*, 4(S1), 44-60. <https://doi.org/10.51247/st.v4iS1.113>
- Mattioli, L. (2025). Políticas de transporte público en América Latina. Experiencias de implementación y efectos Autor (es). *Revista de Estudios Políticos y Estratégicos*, 13(2). <https://revistaepe.utem.cl/articulos/politicas-de-transporte-publico-en-america-latina-experiencias-de-implementacion-y-efectos/>
- Migliarini, V. y Stinson, C. (2021). Inclusive education in the (new) era of anti-immigration policy: Enacting equity for disabled English language learners. *International Journal of Qualitative Studies in Education*, 34(1), 72-88. <https://doi.org/10.1080/09518398.2020.1735563>
- Pesántez, M. F., Ruiz, Y. B. y Morales, S. (2024). Las acciones afirmativas como garantías constitucionales para políticas públicas. *Portal de la Ciencia*, 5(3), 309-322. <https://doi.org/10.51247/pdlc.v5i3.475>
- Ramírez, A. (2021). Movilidad inclusiva en el modelo de ciudad de los 15 minutos: evaluación crítica de la ciudad de proximidad y el acceso a los medios de transporte público bajo el prisma del diseño para todos. *Territorios en formación*(19), 79-97. <https://doi.org/10.20868/tf.2021.19.4790>
- Ramírez, L. A., Ruiz, A. y Gómez, J. I. (2025). Análisis de la Movilidad Urbana Sostenible Mediante Herramientas de Ciencia de Datos y Participación Ciudadana en Ciudades Intermedias de América Latina. *Ibero Ciencias-Revista Científica y Académica*, 4(1), 1-24. <https://doi.org/10.63371/ic.v4.n1.a28>
- Rodríguez, L. E., Martínez, P., Brizuela, H. y Zilli, G. (2025). Movilidad urbana y el derecho a la ciudad: hacia ciudades inclusivas y sostenibles. In *Abordaje de la cultura del hábitat desde la transversalización de la investigación* (1ra ed., pp. 117). Comunicación Científica. <https://doi.org/10.52501/cc.295.06>
- Sakellariou, D., Serrata, A. P. y Rotarou, E. S. (2020). Disability inclusiveness of government responses to COVID-19 in South America: a framework analysis study. *International journal for equity in health*, 19(1), 131. <https://doi.org/10.1186/s12939-020-01244-x>
- Vanderschuren, M. J. y Nnene, O. A. (2021). Inclusive planning: African policy inventory and South African mobility case study on the exclusion of persons with disabilities. *Health research policy systems*, 19(1), 124. <https://doi.org/10.1186/s12961-021-00775-1>
- Wilbur, J., Pheng, P., Has, R., Nguon, S. K., Banks, L. M., Huggett, C., . . . Biran, A. (2022). A qualitative cross-sectional study exploring the implementation of disability-inclusive WASH policy commitments in Svay Reing and Kampong Chhnang Provinces, Cambodia. *Frontiers in Water*, 4, 963405. <https://doi.org/10.3389/frwa.2022.963405>