

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE CIENCIAS POLÍTICAS**

**Juegos de poder entre las organizaciones
costarricenses de personas con discapacidad y el
sector de transportistas en el proceso de
redefinición de la Ley 7600: el caso del transporte
público remunerado
(2003-2010)**

**Tesis de grado para optar por la Licenciatura en
Ciencias Políticas**

Estudiante: Sherilyn González Alfaro

Carné: A62491

San José, abril del 2013

Juegos de poder entre las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la Ley 7600: el caso del transporte público remunerado (2003-2010)

Trabajo Final de Graduación sometido a consideración de la Escuela de Ciencias Políticas de la Universidad de Costa Rica, para optar por el grado de Licenciatura en Ciencias Políticas.

Sustentante:

Sherilyn González Alfaro

Aprobado por:

M. Sc. Luz Marina Vanegas Avilés
Presidenta Tribunal Examinador

M. Sc. Erick Hess Araya
Lector Trabajo Final de Graduación

M. Sc. Mariela Castro Ávila
Directora Trabajo Final de Graduación

Lic. Álvaro Mendieta Vargas
Lector Trabajo Final de Graduación

M.B.A. César Zúñiga Ramírez
Lector Invitado

Dedicatoria

*¡Viva Yavé! ¡Bendita sea mi roca! ¡Alabado sea el Dios que me salva! 2 Samuel 22,
47(Biblia Latinoamericana)*

*A mi abuela (q.d.D.g) por inspirarme con su testimonio y sus anhelos que se puede crecer,
por estar siempre orgullosa de mí y exigirme a dar más.*

*A mis papás, Marvin y Bernardita, mis hermanos, Wendolyn y Josué, a mi familia, por
ser mi apoyo incondicional.*

A Tunatoon por acompañarme en este proceso con paciencia.

*A mis amigos y amigas: Alejandra, Alexander, Ana Luz, Jennifer, Luis Diego, Pablo y
Wagner, por comprender y estar conmigo en esta etapa. Por alentarme y apoyarme de
diversas maneras para concluir con esta investigación.*

Agradecimientos

A mi comité asesor, a la M. Sc. Mariela Castro Ávila, por darme la confianza para emprender con su guía esta investigación, por tener fe en mí y abrirme las puertas. Al M. Sc. Erick Hess Araya por acompañarme en esta investigación, dándome espacio en su agenda y aportando su conocimiento. Al Lic. Álvaro Mendieta Vargas por exigirme a dar lo máximo posible, por revisar con detalle de cada capítulo.

A todas las personas, representantes de cámaras y organizaciones, diputados y diputadas, funcionarios del CNREE, CTP y el MOPT, que me brindaron su tiempo y sus apreciaciones para hacer posible esta investigación.

Mis jefes: don Carlos, don César y Mónica, mis compañeros de trabajo, quienes de forma generosa y desinteresada me ayudaron cuando más necesite por medio de múltiples gestos generosos, su tiempo y con sus oraciones. Sencillamente, sin su apoyo no lo hubiese logrado.

A Alejandro y Alexander que estuvieron a pie junto conmigo para lograr hacer posible esta investigación.

Resumen Ejecutivo

González Alfaro, Sherilyn. (2013). *Juegos de poder entre las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la Ley 7600: el caso del transporte público remunerado (2003-2010)*. Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Ciencias Políticas. Universidad de Costa Rica. San Pedro de Montes de Oca, Costa Rica.

Directora del Trabajo Final de Graduación: M.Sc. Mariela Castro Ávila.

Palabras claves: accesibilidad, poder, actores colectivos, transporte público, políticas públicas, discapacidad, organizaciones de personas con discapacidad, cámaras empresariales, recursos, estrategias y Estado.

La investigación se enmarca en el proceso de redefinición de la Ley 7600, ante el vencimiento del Transitorio VIII, en el cual los actores oficiales decidían respecto a las opciones para facultar el cumplimiento y/o modificación de las disposiciones de la legislación. Se plantearon cambios en el tema de transporte como: ampliación de la vida útil de los autobuses y prórroga adicionales para la adaptación de las unidades de transporte público. De esta manera, los actores sociales estudiados, organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de autobuseros, emplearon sus recursos y estrategias para influenciar a los tomadores de decisiones.

La lucha por la incidencia política de los actores se efectúa en espacio de desigualdad de recursos. En el tanto, las cámaras de autobuseros cuentan con los recursos económicos, humanos y de infraestructura; en contraposición, a las organizaciones de personas con discapacidad que subsisten, prácticamente, por medio del voluntariado de sus miembros y de limitados

aportes del Estado, entendido como el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE).

Los actores sociales emplearon estrategias tales como el cabildeo, en los ámbitos de la Asamblea Legislativa, Poder Ejecutivo e instituciones como: CNREE, Consejo de Transporte Público (CNREE) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Aunado, a recursos ante la Sala Constitucional, conferencias de prensa, acciones no institucionalizadas como: concentraciones y cese de obligaciones, el último caso refiere a las cámaras de autobuseros.

Las organizaciones de personas con discapacidad mantuvieron un discurso que se basó en el respeto a los derechos humanos, en tanto el derecho al libre tránsito y la accesibilidad. No obstante, sus posturas no se mantuvieron unificadas y se diluían entre las múltiples organizaciones de personas con discapacidad que intentaban participar del proceso.

En contraposición a las cámaras de autobuseros que se fundamentaban en aspectos de índole económico, relacionado con los costos para los usuarios, incapacidad de efectuar las modificaciones a los autobuses en el período establecido, la comparación internacional y otros. Las posturas de las cámaras eran sólidas, en el sentido de que a la mayoría de las mismas las respaldaban, aunado, a que los voceros eran pocos y reconocidos por los actores oficiales.

La relación con el Estado evidencia que las cámaras de autobuseros mantienen relaciones estables y armoniosas con instituciones como el CTP y el MOPT, lo cual facilitaba la inclusión de sus posturas en la toma de decisiones.

Tabla de acrónimos

ACL: Asociación Costarricense de Lisiados

ACOPANE: Asociación Costarricense de Padres de Niños Excepcionales

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

CNT: Cámara Nacional de Transporte

CTSJ: Cámara de Transportistas de San José

CCSS: Caja Costarricense de Seguro Social

CIIPPAPD: Conferencia Intergubernamental Iberoamericana sobre Políticas para Personas Ancianas y Personas Discapacitadas

CNREE: Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial

COINDIS: Comité de Información de las Organizaciones de las Personas con Discapacidad

CONAVI: Consejo Nacional de Vialidad

CTP: Consejo de Transporte Público

DI: Diputado(a) Independiente

DHR: Defensoría de los Habitantes de la República

FA: Partido Frente Amplio

FECODIS: Federación Costarricense de Discapacitados

FECOLIF: Federación Costarricense de Limitados Funcionales

FEREPRODIS: Federación Red Costarricense Pro Personas con Discapacidad

GAM: Gran Área Metropolitana

INA: Instituto Nacional de Aprendizaje

JICA: Agencia de Cooperación Internacional del Japón

MEP: Ministerio de Educación Pública

ML: Movimiento Libertario

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

MTSS: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PAC: Partido Acción Ciudadana

PASE: Partido Accesibilidad Sin Exclusión

PLN: Partido Liberación Nacional

PUSC: Partido Unidad Social Cristiana

RTVSc: Revisión Técnica de Vehículos en Costa Rica

UCCAEP: Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado

UCR: Universidad de Costa Rica

UN: Partido Unión Nacional

ÍNDICE

1. Justificación.....	8
2. Planteamiento del problema.....	11
3. Objetivos	31
Capítulo primero.....	33
Marco metodológico	33
1. Estrategia metodológica.....	33
2.1 Plan general	33
2.2.Inferencias operativas	35
3. Operacionalización	41
4. Hipótesis	48
Capítulo segundo	50
Perspectiva teórica: sociedad civil e incidencia política	50
1. La sociedad red y la sociedad civil	50
2. Las políticas públicas y la incidencia estratégica de los grupos organizados de la sociedad civil.....	54
Capítulo tercero.....	66
Discapacidad, transporte público y actores colectivos.....	66
1. Paradigmas de la discapacidad	67
1.1. Paradigma de Rehabilitación.....	68
1.2. Paradigma de Vida Independiente.....	69
1.3. Comparación de los Paradigmas de Rehabilitación y Vida Independiente.....	69
2. Transporte público remunerado (autobús) en Costa Rica.....	73
3. Marco jurídico internacional de reconocimiento de la importancia de la accesibilidad arquitectónica y del transporte público	75
3.1. Declaraciones inspiradas en el Paradigma de Rehabilitación (Década setenta-ochenta)	76
3.1.1. Declaración de los Derechos de los Impedidos (9 de diciembre de 1975).....	76
3.1.2. Año Internacional de los Impedidos (1981).....	78
3.1.2.1. Programa de Acción Mundial para los Impedidos (3 de diciembre de 1982)....	79
3.1.2.2. Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos (diciembre de 1982).....	79
3.1.3. Directrices de Tallinnpara el desarrollo de los recursos humanos en la esfera de los impedidos (1989).....	80
3.2.Declaraciones inspiradas en el Paradigma de Vida Independiente (Década de los noventa).....	80
3.2.1.Declaración de Cartagena (27 al 30 de octubre de 1992).....	81
3.2.2.Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (20 de diciembre de 1993).....	82
4. Aspectos contextuales para la promulgación de la ley 7600.....	83
4.1 Iniciativas de políticas de equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad.....	84

4.1.1. Proyecto de Ley de Derechos de Personas con Discapacidad.....	86
4.1.2. Proyecto de Ley de Integración Social del Discapacitado (1994).....	87
4.1.3. Proyecto de Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (1995).....	88
4.1.4. Políticas en el campo de la discapacidad de la Universidad de Costa Rica (1995).....	89
5. Organización de personas con discapacidad y cámaras de autobuseros.....	90
5.1. Cámaras de autobuseros.....	90
5.2. Organizaciones de personas con discapacidad.....	91
5.2.1. Organizaciones de personas con discapacidad integradas por padres de familia o voceros.....	92
5.2.2. Organizaciones integradas por personas con discapacidad.....	92
5.3. Movimiento de Personas con Discapacidad promovido por el CNREE (2005).....	94
6. Conclusiones.....	95
Capítulo cuarto.....	97
El proceso de redefinición de la ley 7600: los proyectos de ley y las acciones de los actores.....	97
1. Acciones no legislativas que enfrentan el vencimiento de la prórroga de la Ley 7600 (TransitorioVI).....	98
1.1. Marcha de personas con discapacidad en conmemoración de los siete años de promulgación de la Ley 7600 (29 de mayo del 2003).....	100
1.1.1. Pliego de peticiones.....	103
1.1.2. Rondas de negociación de los 10 puntos.....	105
1.2. Plazo adicional para que se adapten los autobuses (CTP).....	109
2. Proyectos de ley del proceso de redefinición de la Ley 7600.....	111
2.1. Proyecto de Ley de Reforma de la Ley 7600 (Expediente legislativo No. 15268).....	112
2.2. Proyecto de Ley de Modificación del artículo 46 de la Ley 7600 (Expediente legislativo No. 15967).....	113
2.3. Proyecto de Reforma del artículo 46 bis de la Ley No. 7600 (Expediente legislativo No. 17267).....	119
2.4. Proyecto de Ley de Reforma de la Ley de Tránsito (Expediente legislativo No. 17485).....	121
3. Jurisprudencia.....	123
3.1. Acciones constitucionales presentadas por organizaciones de personas con discapacidad y sus familiares.....	123
3.2. Acciones constitucionales presentadas por el sector de transportistas (autobuseros).....	125
4. Conclusiones.....	127
Capítulo quinto.....	130
Participación de las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la ley 7600.....	130
1. Organización de los actores.....	131
2. Posiciones de los actores.....	131
2.1 Costos económicos.....	132
2.2. La vida útil de los autobuses.....	134

2.3. Las variaciones a la Ley 7600	136
3. Estrategias de los actores	138
4. Recursos de los actores	146
5. Conclusiones	148
Capítulo sexto.....	151
Relación de los actores con el estado	151
1. Participación de los actores en las instituciones públicas	152
1.1. Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial.....	152
1.2. Consejo de Transporte Público.....	160
2. Participación de otros actores no oficiales en el proceso de redefinición de la Ley 7600.....	164
2.1. Posición de la Asociación Consumidores de Costa Rica.....	164
2.2. Consultas a la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado.....	165
3. Comparación de argumentos presentados por las cámaras de autobuseros, CTP, Consumidores de Costa Rica y la UCCAEP	166
4. Conclusiones	171
Capítulo séptimo	173
Posiciones y percepciones de actores oficiales e instituciones vinculados en el proceso	173
1. Percepciones de los actores oficiales sobre la capacidad de incidencia de los actores en estudio.....	175
1.1. Debate por la redefinición de la Ley 7600	175
1.2. Fortalezas y debilidades de los actores colectivos.....	177
2.1. Percepción de las organizaciones de personas con discapacidad.....	180
2.2. Percepción de las cámaras de autobuseros	181
Conclusiones y recomendaciones	183
1. Conclusiones	183
2. Limitaciones en la investigación	188
3. Recomendaciones.....	190
Bibliografía.....	192
Anexos	207
Anexo 1	207
1. Matriz metodológica.....	207
Anexo 2	212
2. Proyectos de ley que afectan la ley 7600, en el tema de transporte público modalidad de autobús, en el período 2003-2010	212
Anexo 3	214
3. Acciones constitucionales presentadas por las organizaciones de personas con discapacidad e interesados, en el período 2003-2008	214

ANEXO 4.....	216
4. Acciones constitucionales presentadas por el sector de transportistas, en el período 2003-2006	216
Anexo 5	220
Entrevista para Cámaras de transportistas y Organizaciones de Personas con Discapacidad	220
Anexo 6	222
Comparación estamental entre cámaras empresariales y organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de redefinición de la ley 7600 (2003-2010).....	222
Anexo 7	224
Entrevista sobre las percepciones de los actores oficiales vinculados en el proceso... 224	
Entrevistas cámaras empresariales:	
Anexo 8	226
Anexo 9	246
Anexo 10	254
Entrevistas organizaciones de personas con discapacidad:	
Anexo 11	276
Anexo 12	308
Anexo 13	317
Anexo 14	327
Anexo15	332
Entrevistas actores oficiales:	
Anexo 16	346
Anexo 17	355
Anexo 18	362
Anexo 19	371
Anexo 20	379
Anexo 21	389

Índice de tablas

Tabla no 1.....	200
Trámite del proyecto de ley no. 15967 en la asamblea legislativa de costa rica (2005-2006)	20
Tabla no. 2.....	266
Cronología de las variaciones del proyecto de ley no. 15967 hasta la formulación de la ley 8556 (agosto del 2005- noviembre del 2006)	26
Tabla no. 3.....	37
Posición estructural de estamentos de la investigación	37
Tabla no. 4.....	59

Características principales de los paradigmas “viejo” y “nuevo” de la política	59
Tabla no. 5.....	70
Comparación entre los diferentes paradigmas históricos existentes en discapacidad y rehabilitación	70
Tabla no.6.....	71
Concepción de las personas con discapacidad en costa rica según los modelos de rehabilitación y vida independiente	71
Tabla no.7.....	116
Líneas discursivas de actores que participaron en la sesión de trabajo en la comisión legislativa plena primera del 31 de mayo de 2006	116
Tabla no.8.....	166
Comparación argumentos presentados respecto al expediente legislativo no. 15967 entre cámaras empresariales, CTP, consumidores de costa rica y la UCCAEP (2006)	166

Índice de cuadros

Cuadro no. 1	25
Porcentaje de la flotilla autorizada de transporte público remunerado adaptada anualmente según la ley no. 8556	25
Cuadro no. 2	74
Población total por condición y tipo de discapacidad según provincia, sexo y grupos de edad	74
Cuadro no. 3	115
Propuesta foro nacional de transportes	115

Introducción

Esta investigación explora los juegos de poder que se desarrollan al margen de las relaciones formales de los tomadores de decisiones, es decir, las acciones y estrategias de los actores de la sociedad civil. Dichas actuaciones muestran cómo el poder está inmerso en los diferentes procesos de las políticas públicas.

Los grupos de la sociedad civil son de especial interés, puesto que si bien se pueden vislumbrar los intereses explícitos que se persiguen, al representar un sector específico, son las estrategias y los medios para realizarlas, los elementos vitales para determinar las relaciones de poder e identificar sus objetivos reales. La sociedad civil requiere articularse con los actores oficiales, quienes finalmente serán los que determinan el peso de la sociedad civil al plasmar sus objetivos en las políticas. Ello, sin dejar de lado que se desarrolla una dinámica de actores entre los oficiales y no oficiales, así como, entre los actores no oficiales para definir las metas que dominarán en la arena política.

1. Justificación

La Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad No. 7600, ha constituido un avance en el acceso de la población con discapacidad al transporte público. De este modo en el artículo 46 de la norma, se establece como mandatorio el derecho de las personas con discapacidad a acceder a un transporte público accesible, al declarar que se debe contar con un transporte totalmente accesible y adecuado para las

diferentes necesidades de las personas (Asamblea Legislativa, 1996).¹ Sin embargo, el constante incumplimiento de esta ley ha inducido a reacciones de enfrentamiento entre las organizaciones de las personas con discapacidad, que son vistas como sujetos “beneficiarios”, esto a pesar de que la ley les reconoce como sujetos de derechos y las cámaras de transportistas, como sujetos “afectados” por las obligaciones a las que la legislación les somete.

Partiendo de este contexto, la presente investigación visualiza como su objeto de estudio la dinámica de los actores involucrados en el proceso de reformulación de la Ley 7600, en el tema del acceso universal al transporte público en su modalidad autobús. En este proceso de reformulación se pueden evidenciar dos claras tendencias: por un lado un juego de poderes desiguales, y por el otro lado la forma en que la interacción entre actores estatales y actores de la sociedad civil logran influir y matizar el resultado de una política pública, ambas tendencias permiten profundizar en la importancia y en los límites de la participación ciudadana en la configuración de las políticas públicas.

La escogencia del tema del acceso universal al transporte público remunerado en autobuses como tema de investigación, parte del principio del reconocimiento de la igualdad de las personas como sujetos de derechos, y parte también de la premisa de que el acceso al transporte público es un tema central, articulador y de gran impacto en la vida de las personas, pero particularmente de las personas con discapacidad. Las prórrogas para la completa aplicación de la norma han amenazado el derecho de las personas con discapacidad al libre tránsito y al disfrute efectivo de todos sus derechos, pues la falta de acceso al transporte público no es un problema aislado, sino

¹Esta ley es conocida popularmente como la “Ley 7600”, esta nomenclatura será empleada a lo largo de la investigación.

que se trata de la afectación de derechos fundamentales. Desde el punto de vista de los empresarios de transporte público el problema radica en los altos costos económicos que implicaría la adaptación del total de la flotilla de transporte público.

La escogencia del tema de investigación y particularmente el abordaje del mismo desde la Ciencia Política, parte del vacío de conocimiento acerca de este tema en el proceso de políticas públicas. Igualmente, el desinterés en la investigación sobre el rol de las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad o las cámaras de transportistas en la dinámica de políticas públicas.

En cambio, encontramos estudios de otras disciplinas que sí examinan el objeto de estudio en alguna medida, principalmente abordándolo desde la perspectiva de los derechos de las personas con discapacidad, en relación con la Ley 7600. De estos, se destaca el estudio de la problemática de la accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad, que fue valorado en un Trabajo Final de Graduación por Monge y Agüero (2008), desde una perspectiva jurídica y que contempla tangencialmente a grupos de interés que han participado en las prórrogas de la Ley 7600, como los autobuseros.

Otro ejemplo es la tesis de Muñoz (1991) que se enfocó en evaluar el papel de las Cámaras de transportistas públicos, específicamente las del Área Metropolitana de San José, como grupo de presión; sin embargo, el análisis no remite a políticas específicas y se enfoca en describir la evolución histórica de las organizaciones de transportistas y su estructura.

En el caso de las personas con discapacidad y el reconocimiento efectivo de sus derechos, desde la Ciencia Política se rescata el Trabajo Final de Graduación de Mendieta, Cruz, Chacón, y Jiménez (2001), en el cual el interés fundamental es el de evaluar el acceso a la educación superior en la Universidad de Costa Rica para las personas con discapacidad.

En lo que respecta al estudio de la participación de las organizaciones de personas con discapacidad, los estudios acerca de su composición o articulación como grupo representante de las personas con discapacidad, es prácticamente nulo. Es resaltable, que no se haya contemplado la influencia política de las personas con discapacidad desde la sociedad civil, partiendo de que este grupo se ha convertido en un sector atractivo electoralmente para los partidos políticos.²

En cuanto al sector de transportistas, este fue abordado como grupo de presión en el período de 1983-1990 (Muñoz, 1991) y su incidencia en la Ley 7600 (Monge y Agüero, 2008), pero ambas aproximaciones omiten las relaciones de poder en la dinámica institucional y con sus adversarios, lo cual se torna en una laguna de conocimiento, al no considerar las relaciones de poder y las diferencias en la composición y en los objetivos de cada grupo.

2. Planteamiento del problema

Los derechos de las personas con discapacidad, se han visto incumplidos a lo largo de la historia por la desigualdad de oportunidades y por

²Como es el caso del Partido Accesibilidad Sin Exclusión (PASE), cuyo electorado objetivo son las personas con discapacidad. Rescatándose que en el período del 2006-2010 contó con un único diputado y que en las elecciones del 2010 obtuvo cuatro diputados electos.

la exclusión de la que ha sido objeto esta población. Esta realidad histórica ha llevado a las sociedades a realizar cambios en el nivel jurídico, para reconocer como ineludible el reconocimiento integral de los derechos por medio de la adaptación del entorno; sin embargo, la efectiva implementación de acciones para el cumplimiento de esos derechos jurídicamente reconocidos, continúa siendo una tarea inconclusa.

En el contexto internacional, y particularmente en el marco de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se desarrolla progresivamente una preocupación por la garantía de los derechos de las personas con discapacidad. Un ejemplo de ello, es la Declaración de los Derechos de los Impedidos en 1975. Posteriormente, la incitativa de este organismo se plasmó en la promulgación de las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad en 1994; en la Declaración del Decenio de las Américas: Por los Derechos y la Dignidad de las Personas con Discapacidad (2006-2016) en el 2006; en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo en el 2007, entre otros.

En el ámbito nacional, en 1994, el diputado Wálter Coto presentó un proyecto de ley relacionado con la integración de las personas con discapacidad, lo cual dio paso a la conformación de una comisión para que analizara el texto. Asimismo se incorporaron proyectos anteriores, con la autoría de la Federación Costarricense de Limitados Funcionales (FECOLIF) y por la Asesoría Presidencial para los Asuntos de las Personas con Discapacidad.³ El antecedente de mayor relevancia, fue el documento titulado “Políticas en el campo de la discapacidad” dictadas por la Universidad de Costa

³La FECOLIF cambió su nombre a Federación Costarricense de Personas con Discapacidad (FECODIS).

Rica, con la participación de representantes de la administración Figueres Olsen y personas con discapacidad (Monge y Agüero, 2008:86).

En Costa Rica, con la promulgación de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad No. 7600, se pretendió proveer un marco normativo que posibilitara un entorno más accesible y el disfrute de los derechos de las personas con discapacidad bajo un esquema de vida independiente.⁴

A pesar de los progresos significativos que ha permitido la Ley 7600 para las personas con discapacidad, dicha legislación manifiesta grandes brechas entre lo estipulado normativamente y lo realizado burocráticamente. Tal es el caso de la accesibilidad al transporte público remunerado, modalidad de autobús, objeto de estudio de esta investigación; cuya problemática fue señalada, entre otros, por la entonces directora ejecutiva del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial en el 2003, Bárbara Holst, como una de las principales deficiencias en el cumplimiento de la ley (Ávalos y Castro, 2003).

La inaccesibilidad del transporte público ha afectado seriamente la libertad de tránsito de las personas con discapacidad. En el texto del CNREE y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) titulado “Las necesidades y oportunidades de las personas con discapacidad en Costa Rica”, se cita la Encuesta de Necesidades de las Personas con Discapacidad del año 2005, en donde se exponen las magnitudes de la inaccesibilidad del transporte público para las personas con capacidades diferentes:

⁴Dicha Ley fue publicada en la Gaceta, el 29 de mayo de 1996.

“(...) si sólo 1 de cada 3, usa regularmente los autobuses, no es porque el resto no los necesite, sino porque los servicios brindados aún presentan grandes obstáculos para su accesibilidad” (CNREE y JICA, 2006:92).

El acceso al transporte público remunerado ha sido sujeto de diversas variaciones, lo cual ha perjudicado a los usuarios que son personas con discapacidad. Los plazos mayores de tiempo para realizar las adaptaciones han generado un retraso en el acceso de esas personas al transporte público remunerado, constituyéndose en una problemática de interés público y de disfrute de derechos.

Las ampliaciones permitidas a los autobuseros para cumplir con las disposiciones de la Ley 7600, es un tema de política pública, debido a que ha implicado la reformulación de esta legislación y la discusión del tema en la arena legislativa.

Para ir concretando el objeto de estudio de esta investigación, visto desde el proceso de reformulación de la Ley 7600, se requiere determinar lo que se entiende por política pública. Según Lindblom, citado por Alvarado y otros (2004), el concepto de política pública remite a:

“(...) procesos, decisiones, resultados, (...) pero sin que ello excluya conflictos entre intereses presentes en cada momento, tensiones entre diferentes definiciones del problema a resolver, entre diferentes racionalidades organizativas y de acción, (...) estamos ante un panorama lleno de poderes en conflicto enfrentándose y colaborando ante opciones y cursos de acción específicos” (Alvarado y otros, 2004:54).

Esta definición permite considerar que las políticas públicas implican conflicto y, por tanto, negociación de los grupos con intereses similares y opuestos. Es aquí donde se vislumbran las relaciones establecida entre los principales grupos involucrados en el debate de la redefinición del Transitorio VI de la Ley 7600, que es considerado como segunda prórroga para la adaptación de los autobuses de servicio público a los requerimientos de la Ley 7600; es decir, se trata de la ampliación del plazo para que las unidades de transporte cuenten con rampas o plataformas, y para que adapten las puertas de acceso y otros a las medidas consideradas como accesibles para las personas con discapacidad.

El Transitorio VI de la Ley 7600, establecía que la totalidad de la flotilla del transporte público remunerado (autobuses) debía ser accesible, en un plazo máximo de siete años, que vencían el 29 de mayo del 2003. Para la consecución de este objetivo de la ley, se responsabilizaba al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para realizar las diligencias y acciones necesarias para cumplir dicha disposición (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1996:40).

La Ley 7600 también consideró el rol, en tanto derechos y deberes, que debían cumplir algunos de los actores claves en el conflicto que pretende analizar esta investigación. De este forma en los artículos 12 y 13 de la Ley7600 se legitima a las organizaciones de personas con discapacidad constituidas, para ser consultadas por las instituciones (públicas o privadas), ante acciones que afectarían sus derechos como grupo poblacional, de manera directa o indirecta.⁵ Asimismo, a través del mecanismo de consulta, el Estado está obligado a permitir a dichas organizaciones participar en la elaboración de

⁵ Las organizaciones formalmente constituidas implica tienen personería jurídica y cédula jurídica vigentes (Presidencia de la República, 1998:34).

las políticas, planes y otros que refieran a su sector, según el artículo 4. Además, la ley es clara al establecer la representación de organizaciones en la Junta Directiva del CNREE, del 25%, de las que forman parte de la asamblea general de las organizaciones de personas con discapacidad (Asamblea Legislativa, 1996).

Los representantes ante la Junta Directiva, mencionados anteriormente, y los presidentes de organizaciones, se seleccionan mediante votaciones en la asamblea general de las organizaciones de personas con discapacidad.⁶ La convocatoria de este proceso, es realizado por el CNREE y el Comité de Información de las Organizaciones de Personas con Discapacidad (COINDIS) (Presidencia de la República, 1998:34).

Las organizaciones de las personas con discapacidad han tenido un importante papel, y han emprendido acciones diversas para exigir el respeto de sus derechos. Un ejemplo de ello, fue el 29 de mayo del 2003, cuando las organizaciones de las personas con discapacidad convocaron a una marcha en conmemoración de los siete años de promulgación de la Ley 7600 (Rodríguez, 2003); para inducir un proceso de negociación sobre un documento con 10 puntos. Tal documento involucraba una serie de peticiones para que diferentes instituciones públicas y privadas, se comprometieran a obedecer las obligaciones que la ley 7600 les designa, relacionados con el acceso al transporte, educación y trabajo (Ávalos y Castro, 2003). Este documento fue aprobado en asamblea ordinaria de organizaciones de personas con discapacidad, el 15 de marzo del 2003. (Astorga, 2003).

⁶ La asamblea general está integrada por 10 o más organizaciones de personas con discapacidad.

Ante las faltas significativas al acato del Capítulo V (Acceso a los Medios de Transporte) y al Transitorio VI de la Ley 7600, el Consejo de Transporte Público (CTP) concedió a los dueños de autobuses, un plazo adicional de tres meses a partir del 29 de mayo del 2003, para que se ejecutaran gestiones tendientes a brindar accesibilidad total en los autobuses (CTP, 2003:565). La ampliación de tres meses de gracia autorizada por el CTP, no fue del agrado de la Defensoría de los Habitantes de la República (DHR) que alegó que:

“(...) no fue sino hasta el día en que finalizó el plazo otorgado por la Ley N° 7600, que emitió un acuerdo en el que apercibe a las y los permisionarios y concesionarios para que cumplieran los requisitos pertinentes. En criterio de la Defensoría de los Habitantes este acuerdo es extemporáneo ya que se debió tomar desde el día en que entró en vigencia la Ley N° 7600, a efecto de que paulatinamente a lo largo de los siete años establecidos por la Ley N° 7600 fuera renovándose la flota de autobuses. No se omite indicar que el plazo adicional de tres meses que concedió el Consejo de Transporte Público no tiene respaldo legal” (Defensoría de los Habitantes, 2004: 248).

Esta posición de la Defensoría revela otro de los problemas fundamentales en la inaccesibilidad del transporte público, que es la inexistencia, desde el origen mismo de la ley, de una normativa técnica que incluyera las disposiciones de la Ley 7600. Esta impedía aplicar la fiscalización de dichos requisitos, por parte del ente encargado de realizar la revisión técnica vehicular, Revisión Técnica de Vehículos en Costa Rica (RTV SyC). Posteriormente se dispuso la incorporación de las normas de accesibilidad en los manuales de revisión técnica a través de Ley No 8556, en el artículo 1, por parte del CTP y el MOPT desde el 1 de julio del año 2006, para garantizar la accesibilidad y seguridad de los dispositivos requeridos (Asamblea Legislativa, 2006).⁷

⁷La Ley 8556 fue publicada en la Gaceta el 27 de noviembre del 2006.

La falta de inspección y de la aplicación de sanciones por la inaccesibilidad del transporte público, llevó a algunas personas con discapacidad a presentar recursos de amparo demandando su puesta en práctica.⁸Un ejemplo de este tipo de recurso de amparo fue presentado por Oscar Jesús Rojas Villalobos en el 2005, el cual originó la resolución No 2005-5895 de la Sala Constitucional, que señala:

“(...) que la determinación de los aspectos que se deben considerar en la revisión técnica vehicular es competencia y responsabilidad absoluta de las autoridades rectoras del transporte público (...) el Consejo de Transporte Público no ha dispuesto las medidas técnicas conducentes para adaptar el transporte remunerado de personas modalidad autobús a lo que dispone la Ley N° 7600 y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes aprobó el Manual de Revisión Técnica de Vehículos sin contemplar lo estatuido en esa ley y su reglamento, la Sala constata la acusada violación a los derechos fundamentales del amparado”(Sala Constitucional de Costa Rica, 2005).

La carencia de la normativa técnica se traduce en un obstáculo para la implementación cabal del transporte público accesible de acuerdo con la Ley 7600; respecto a ello se ha pronunciado la Cámara de Autobuseros por medio de su presidenta, Maritza Hernández, que ha expresado los efectos de la falta de normativa técnica:

"Hemos hecho todo lo que hemos podido; la normativa salió hace 10 años, pero hasta el 2003 no recibimos respuesta a nuestra petición de conocer las características concretas que deberían tener los autobuses"(Ventaja, 2006).

⁸Un ejemplo de sanción es retirar de circulación los autobuses que no cumplan con las disposiciones de la ley 7600 y su reglamento, según el artículo 46 bis (Asamblea Legislativa, 2006).

En el 2003 se realizó una consultoría en la Asamblea Legislativa, en el proceso de formulación de la prórroga, para conocer la accesibilidad de la flotilla de autobuses, la cual reveló el elevado retraso de adecuación de los autobuses, puesto que para ese año debían ser accesibles en un 100% y el porcentaje era “(...) únicamente [d]el 3.6% de la flota nacional de 10129 cuenta ya con una rampa (sin respaldo en una norma técnica)” (Foro Nacional de Transporte Público, 2006: 542).

Debido a esta clara inaplicación de la normativa para la accesibilidad de los autobuses, es que el diputado del Partido de la Unidad Social Cristiana, Federico Vargas Ulloa, persona con discapacidad, propuso el proyecto de ley llamado: “Modificación del artículo 46 de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, Ley No 7600, del 2 de mayo de 1996”. (Monge y Agüero, 2008:128). Ese proyecto surgió con el fin de:

“(...) ajustar su articulado a la realidad del país siempre en busca de mayores beneficios. En tal sentido este proyecto pretende mejorar todo lo relacionado con los permisos y concesiones que otorga el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en materia de transporte remunerado de personas modalidad autobús, buseta y microbús y los ciudadanos discapacitados”(Vargas, 2005:2).

El proponente argumentaba que esa reforma a la Ley 7600 constituía una forma de acoplar la legislación a la realidad costarricense. Además de que fue motivada por:

“(...) una petición de la Cámara Nacional de Autobuseros (...) que pretende que la norma no sea acatada por el 100% de la flotilla nacional de autobuses, sino por el 8% de cada empresa que sea titular de uno o varios permisos, concesiones o rutas de ese tipo de transporte público” (Ruiz, 2005).

El proyecto de ley No. 15967 del diputado Vargas entró en la corriente legislativa el 3 de agosto del 2005(Monge y Agüero, 2008:128).En la siguiente tabla se expone brevemente la tramitación en que se le dio al proyecto.

Tabla No 1
Trámite del proyecto de ley No. 15967 en la Asamblea Legislativa de Costa Rica
(2005-2006)

Acto legislativo	Fecha de trámite
Presentación del proyecto de ley	03/08/2005
Recepción del proyecto en Comisión de Asuntos Sociales	23/09/2005
Dispensación del trámite de dictámen de Comisión	27/09/2005
Ingreso al Plenario	29/09/2005
Recepción del proyecto en Comisión Plena Primera	23/11/2005
Votación del proyecto en Comisión Plena Primera	21/06/2006
Recepción del proyecto en Comisión de Redacción	22/06/2006
Votación del proyecto en Comisión de Redacción	26/06/2006
Recepción del proyecto en Comisión Plena Primera	27/06/2006
Consulta de Constitucionalidad	04/07/2006 ⁹
Enviado a la Comisión de Consultas de Constitucionalidad por el Plenario	14/08/2006
Recepción del proyecto en Comisión de Consultas de Constitucionalidad	17/08/2006
Dictámen de la Comisión de Consultas de Constitucionalidad	29/08/2006
Recepción del proyecto en Comisión Plena Primera	31/08/2006
Primer Debate en Comisión Plena Primera	20/09/2006
Recepción del proyecto en Comisión de Redacción	25/09/2006
Votación del proyecto en Comisión de Redacción	26/09/2006
Recepción del proyecto en Comisión Plena Primera	27/09/2006
Segundo Debate en Comisión Plena Primera	27/09/2006
Publicación en la Gaceta, como la Ley No. 8556	27/11/2006

Fuente: Construcción propia a partir de: Asamblea Legislativa (2010a).

El proyecto de ley No. 15967 fue presentado en el Plenario para después trasladarse a la Comisión Permanente de Asuntos Sociales y luego a

⁹Ver Sala Constitucional. (2006). Resolución número 2006-011344 de las nueve horas y cuarenta y ocho minutos del cuatro de agosto del dos mil seis

la Comisión con Potestad Legislativa Plena Primera donde fue aprobado, con gran cantidad de variaciones. El proyecto original planteaba que el 8% de la flotilla de transporte público en modalidad autobús fuera accesible; y para esto prosiguió con la negociación y el acuerdo entre el CNREE, representantes de cámaras de transporte público y organizaciones de personas con discapacidad, que va a ser explicado posteriormente, y culminó como una prórroga de ocho años para ejecutar los cambios a la totalidad de la flotilla. De esta forma, no se contemplan las observaciones de fondo de la Sala Constitucional, que son:

“(…) la norma consultada establece una prórroga para su vigencia de hasta ocho años más, sin que consten en el expediente razones de ningún tipo para justificar su proceder. El proyecto de ley consultado, sin que consten elementos de razonabilidad técnica en el expediente legislativo que documenten las razones que lo justifican, deja sin efecto el ejercicio de un derecho que la ley ya había reconocido a las personas con discapacidad, lo cual lo vuelve inconstitucional por infracción del principio de razonabilidad” (Asamblea Legislativa, 2006d:3).

Acá se empieza a visualizar el rol fundamental de los grupos de presión en el proceso de políticas públicas, por lo que es necesario conocer a que se hace referencia cuando se habla de grupos de presión, previendo la intervención de diversos sectores que han sido afectados por la política pública y que abogan por sus intereses particulares. En esta investigación se parte del concepto brindado por Duverger, citado por Alpízar:

“Los grupos de presión no participan directamente en la conquista del poder y en su ejercicio sino que actúan sobre el poder, pero permaneciendo al margen de él y realizando una presión sobre él mismo. Los grupos de presión tratan de influir en los hombres que están en el poder, pero sin intentar situar en el mismo a sus hombres” (Alpízar, 2005:12)

Este concepto nos remite a la participación propia de los grupos de presión, lo cual ilustra los medios de acción de los sectores en el caso en

estudio; quienes por ejemplo, enviaban cartas a la Comisión Permanente de Asuntos Sociales y a la Comisión Legislativa Plena Primera para exponer sus deseos y preocupaciones, con la intención de influenciar en los legisladores.

El proceso de reformulación de la Ley 7600, en el caso del acceso al transporte público remunerado, perfila la participación de diferentes actores. Es importante reseñar algunos de los actores que han participado en dicha discusión, en el seno de la Asamblea Legislativa, a través de audiencias o cartas. En el caso de las organizaciones de las personas con discapacidad, se encuentran líderes de organizaciones y del CNREE, por ejemplo: el COINDIS y los miembros de la Comisión Nacional de Participación Ciudadana de las personas con discapacidad. En lo referente al sector de transportistas públicos (autobuseros), está el Foro de Transportistas y la Cámara de Autobuseros de San José. (Asamblea Legislativa, 2006c).

Los actores, tanto del sector de transporte como de las organizaciones de personas con discapacidad, al articular intereses de una colectividad, posibilitan la existencia de contradicciones, a lo interno de los mismos, sobre diversos temas.

Por ejemplo, las organizaciones de las personas con discapacidad, tales como la Federación de Representantes de Discapacitados (FEREPRODIS), Federación Costarricense de Discapacitados (FECODIS) y el Foro de los Derechos de las Personas con Discapacidad junto con el Foro Nacional de Transporte Público Modalidad Autobús y el CNREE, participaron de un acuerdo con pretensiones de convertirse en ley, en el cual se solicitaba la accesibilidad de los autobuses de acuerdo con el año de fabricación, lo que brindaba un plazo final para el año 2019 (Monge y Agüero, 2008: 165). Este acuerdo contó

con el apoyo inicial del CNREE, pero, en el seno de la Junta Directiva de esta institución se reconsideró dicha decisión, al argumentar que:¹⁰

“Debido a que la Junta Directiva fue inducida a error por parte de la Dirección Ejecutiva por cuanto se le trasladó información incorrecta, queda sin efecto el acuerdo firme JD-894-06 del 22 de junio, relacionado con el Transporte Público modalidad autobús”(Junta Directiva del CNREE, 27/06/2006).

Este cambio de opinión originó que el ente solicitara el retiro del proyecto de ley, provocando la ruptura del acuerdo, que en un principio constituyó una de las variantes del proyecto presentado por Vargas Ulloa.

Retomando las posiciones de los representantes de las personas con discapacidad respecto al acuerdo anterior, como proyecto de ley con expediente N.º 15967, se encuentran en su interior divergencias: por un lado los miembros de la Comisión Nacional de Participación Ciudadana de las Personas con Discapacidad y de la Asociación Costarricense de Perros Guía (ACOPEG), lo desaprobaban; y por el otro las organizaciones que participaron del acuerdo, citadas en el párrafo anterior, que lo apoyaban (Chacón, 2005).¹¹

Del ejemplo anterior se dilucidan dos lógicas diferentes: La primera es de las organizaciones que participaron formalmente del acuerdo, las cuales respaldaban el resultado de la negociación y la propuesta de proyecto de ley que se formuló como producto, puesto que consideraban que era una postura razonable para conseguir la accesibilidad, en razón de las amenazas del sector de autobuseros, cuyas cámaras anunciaban como medida de presión irse a

¹⁰El nombre de la FEREPRODIS varió en el año 2000 a Federación Red Costarricense Pro Personas con Discapacidad (FEREPRODIS).

¹¹Posteriormente, Ley 8556.

huelga, paralizando el país, dejando a toda la población sin acceso al transporte público.¹² La segunda lógica era la de las organizaciones que adversaban el acuerdo, estas argumentaban que hubo falta de participación ciudadana y que dicho acuerdo era violatorio de los derechos de las personas con discapacidad, debido a que postergaba la prórroga (Chaves y Durán, 2006).

Los actores de las organizaciones de las personas con discapacidad se dividen en relación al acuerdo, como los aliados y oponentes del mismo. De igual forma en un nivel de mayor generalidad, se controvertía si se apoyaba o no una prórroga al transitorio VI de la Ley 7600, considerando los términos de la misma o la negación a cualquier tipo de postergación.

Aparte de los grupos directamente afectados en la temática de la accesibilidad, otras instituciones intervinieron en el debate, como es la DHR, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la Asociación Consumidores de Costa Rica, RITEVE SyC y la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP), los cuales emitieron sus opiniones acerca del proyecto de ley en cuestión. Los representantes de la Asociación Consumidores de Costa Rica estimaban que la aplicación de la Ley 7600 en todos sus extremos, generaría un traslado al usuario de todos los costos, afectando severamente a los consumidores; además, de advertir que se tendría que sacar de circulación al 90% de autobuses de la flota nacional, lo que clarifica que los criterios emitidos apoyaban la prórroga (Ulate y Campos, 2006).

¹²Dicha huelga es explicada posteriormente.

Finalmente, el acuerdo como propuesta de proyecto de ley fracasó, debido a la revocación del apoyo del CNREE y a un fallo de la Sala Constitucional que cuestionó dicho acuerdo.

La cancelación del acuerdo incentivó a que las cámaras de transportistas efectuaran una convocatoria a huelga o al cese obligatorio de operaciones, el 7 de setiembre del 2006, por las circunstancias de los transportistas comprendidas como la falta de soluciones a la problemática y las forzosas sanciones por el vencimiento de la prórroga, que databa desde el 2003. Esta huelga tenía como fin reclamar porque se resolviera lo referente a la Ley 7600 (Hernández, 2006).

La última versión del proyecto de Vargas Ulloa, que originó la Ley No 8556, fue aprobado el 27 de setiembre del 2006, en este se establecía un período de prórroga, para que de manera gradual se garantizara la idoneidad funcional, seguridad y la accesibilidad de las unidades de transporte (Asamblea Legislativa, 2006).¹³ En el siguiente cuadro se explicita los porcentajes de adecuación del transporte público para cada año de la prórroga.

Cuadro No. 1
Porcentaje de la flotilla autorizada de transporte público remunerado adaptada anualmente según la Ley No 8556

Año	Porcentaje de flotilla de transporte público remunerado autorizada adaptada
2007	15%
2008	30%
2009	45%
2010	50%
2011	60%
2012	70%
2013	80%

¹³El vencimiento de la prórroga es en el 2014.

2014

100%

Fuente: Construcción propia a partir de: Asamblea Legislativa. (2006, 27 de noviembre).

La comparación de la accesibilidad de la flotilla nacional de autobuses del 2006 del 12% con los datos esperados para el siguiente año, mostrados en el Cuadro No 1, resultan aceptables bajo las expectativas de la ley (Arrieta, 2006). No obstante, el cotejo con lo que se estimaba la prórroga original de la Ley 7600 que era del 100% en el 2003, ello manifiesta serias deficiencias porque no es remotamente cercano a lo que se plasmó inicialmente en esta legislación.

A manera de resumen se presenta la Tabla No. 2 con las variaciones de las que fue objeto el proyecto de ley No. 15967, hasta su consolidación en la Ley No. 8556, en su última versión.

Tabla No. 2
Cronología de variaciones del proyecto de ley No 15967 hasta la formulación de la Ley 8556(Agosto del 2005-noviembre del 2006)

Etapas	Situación del proyecto	Fecha de la etapa
Proyecto base	Las empresas con concesión de transporte público cuentan con al menos 8% de la flota equipada para la utilización de personas en sillas de ruedas. La empresa que tenga menos de trece autobuses debe adaptar sólo una unidad.	3/8/05
Acuerdo entre el MOPT, un representante del Foro Nacional de Transporte Público Modalidad Autobús, el CNREE y organizaciones de personas con discapacidad	Plazos para la adaptación de rampa y plataforma de los autobuses, en consonancia al año de fabricación de estos. El plazo vencería en el 2019 para la totalidad de la flotilla del transporte público remunerado en esta modalidad.	21/3/06
Primer Debate en Comisión Plena Primera	Las unidades de autobuses con modelos 2007 y posteriores deben estar	26/6/06

	totalmente adaptados a las disposiciones a la Ley 7600. En cambio, los modelos anteriores, se adaptarán según su año de fabricación, siendo los modelos del 2000 al 2006, los últimos en adecuarse en el 2014.	
Ruptura del acuerdo por parte del CNREE	Solicitud de retiro del proyecto de ley por considerarlo contrario a los derechos e intereses de la población con discapacidad.	28/6/2006
Ley 8556	Adaptación anual del transporte público modalidad autobús, con fecha límite para el 100% de la flotilla, en el 2014.	27/9/06

Fuente: Construcción propia a partir de Monge y Agüero (2008: 254-262).

El lapso de la presentación del proyecto No. 15967 hasta la aprobación del mismo como ley (Ley No. 8556) que comprendió desde el 29 de mayo del 2003 al 27 de setiembre del 2006, nos permite dilucidar la incidencia de los grupos de interés en la decisión final de la prórroga, porque dicho tiempo implicó la negociación entre las partes. Es en este período que se visualiza con mayor claridad el proceso de reformulación de la implementación de la Ley 7600.

Retornando a los actores institucionales, es de gran importancia contemplar el papel de la DHR en el proceso de aplicación y discusión de prórrogas de la Ley 7600. Esta institución se vinculó al proceso a través de la emisión de sus informes anuales y de sus recomendaciones, que fueron expresadas en el seno de la discusión de diferentes proyectos de ley que involucraban a las personas con discapacidad, como es el caso de la Ley 8556. Al mismo tiempo, realizó gestiones ante instancias como el Consejo de Transporte Público y demás instituciones públicas, en apoyo a las demandas de esta población. Un ejemplo de dicha labor se puede vislumbrar en la siguiente cita:

“(...) persistentes gestiones ante el Consejo de Transporte Público para que “entendiera” que era a esa entidad a la que le correspondía modificar el manual y no a RITEVE” (Defensoría de los Habitantes, 2009:189).

El proceso de redefinición de la Ley 7600 en el caso del transporte público remunerado en la modalidad de autobús comprende la dinámica de discusión provocada por el vencimiento de la prórroga del transitorio VI de la ley. En el Anexo No. 2 se reseñan los proyectos de ley sujetos de debate en la Asamblea Legislativa (15268, 152297, 17267 y 17485), en el período en estudio. Sin embargo, es fundamental dejar en claro que no todos estos proyectos contaron con la participación de las organizaciones de personas con discapacidad y de las Cámaras autobuseros, por lo que no serán desarrollados en este apartado.

En el caso del proyecto de ley de “Reforma a varios artículos de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres número 7331 y sus reformas”, No17485, a pesar de que afecta de forma tangencial a la Ley 7600, no es el fin único del proyecto, como los demás. Otro de los proyectos es el de Reforma de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y sus reformas, No 15268 el cual pretendía la ampliación de tres años para todos los transitorios de esa ley (Ver Anexo No.2).

Otro actor institucional es el CNREE, que como ente rector político y técnico en materia de discapacidad, es de vital atención para esta investigación. Esta institución conjuntamente con las organizaciones de las personas con discapacidad, ha influido en la toma de decisiones de la accesibilidad del transporte público remunerado, lo cual es valorado en un informe de la DHR, que menciona:

“(...) este acuerdo se logró, en buena medida, como producto de la presión ejercida por el movimiento de personas con discapacidad, el cual incluso presentó una petición de investigación ante la Comisión Interamericana de

Derechos Humanos que todavía se encuentra pendiente de resolver. De igual manera, el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial también ha intervenido para que el transporte público sea accesible para las personas con discapacidad, primero advirtiendo de la existencia de la normativa en los albores de su promulgación, posteriormente participando en comisiones en la que se discutía la temática”. (Defensoría de los Habitantes, 2004: 247).

En la cita anterior, se anota brevemente el rol del CNREE, ente que ha contribuido a la visibilización del incumplimiento de la Ley y ha intervenido en la toma de decisiones al respecto. Esto se manifiesta en la iniciativa de integrar una comisión, compuesta por representación del CTP, de las organizaciones de personas con discapacidad, de las empresas de transportistas y del propio CNREE; con la pretensión de operacionalizar el transporte público accesible de forma eficiente (Defensoría de los Habitantes, 2004: 248).

Es importante señalar que la participación del CNREE, se ha visto afectada al no tener la capacidad de evaluar la implementación de la Ley 7600 y ser trivializado por las instituciones públicas ante la solicitud de información, que le brindan respuestas mínimas (Vargas, 2004:148).

En el 2010, la reforma de la Ley de Tránsito ha provocado un proceso de cuestionamientos, esto ante las posibles repercusiones en las disposiciones de la Ley 7600, al considerar que en dicha reforma se pretende ampliar el plazo de 15 años de vida útil de las unidades de transporte a 20 años, lo cual vendría a mermar la entrada de unidades nuevas que según la Ley 8556 deben ser accesibles desde su ingreso a circulación. Dicha propuesta ha generado controversia, ya que el Partido Accesibilidad Sin Exclusión (PASE) inicialmente comunicó que esa reforma implicaba un cambio en la Ley 7600 y

posteriormente se retractó.¹⁴ Este partido adujo finalmente, que la reforma no perjudicaría el acceso al transporte público de las personas con discapacidad con la ampliación de la vida útil de los autobuses (Montoya, 2010). Sin embargo, algunas organizaciones, después de la aprobación de la reforma a la Ley de Tránsito han optado por crear una comisión de organizaciones de personas con discapacidad para recurrir a un recurso de amparo con el apoyo de diferentes diputados (Araya, 2010).¹⁵

El tipo de acciones realizadas por los grupos de presión y otros actores institucionales para afectar la formulación de la segunda prórroga, nos introduce en una visión de la participación como incidencia política. Lo cual se concibe según Delgado como:

“(…) el planteamiento de una serie de estrategias, por parte de un grupo de individuos u organizaciones con el objeto de influenciar al gobierno, para que éste responda a sus necesidades o resuelva un problema específico. Es una herramienta que sirve para impactar en las políticas públicas, por medio de la participación real de la ciudadanía en la toma de decisiones, haciendo valer sus intereses particulares. Es un proceso mediante el cual la ciudadanía ejerce su propio poder como sociedad civil” (Bejarano, 2008:21).

De esta forma el concepto de incidencia política visualiza que la sociedad civil puede formar parte de la toma de decisiones sin caer necesariamente en la institucionalización de la misma; como resultado de esta intervención podemos ver plasmados los diferentes intereses.

¹⁴ El PASE se autodefine como un partido político representante de las personas con discapacidad.

¹⁵ Algunos de los diputados son: Alberto Salom, Lesvia Villalobos, Leda Zamora, Orlando Hernández, Rafael Madrigal, Ronald Solís, José Rosales y Olivier Pérez del Partido Acción Ciudadana (PAC), Oscar López del PASE y Carlos Gutiérrez, Mario Núñez del Movimiento Libertario (ML).

Una vez expresadas estas consideraciones iniciales que permiten tener más claro el contexto que se aborda en la investigación, se formula el siguiente interrogante-problema de investigación:

¿Cuál es la incidencia política de las organizaciones costarricenses de las personas con discapacidad y las cámaras de transportistas públicos (autobuseros) en el proceso de redefinición de la Ley 7600, en cuanto el acceso al Transporte Público Remunerado (2003-2010)?

3. Objetivos

i. General:

- Determinar la incidencia política de las organizaciones costarricenses de las personas con discapacidad y de las Cámaras de transportistas públicos (autobuseros) en el proceso de redefinición de la Ley 7600, en el caso del acceso al Transporte Público Remunerado modalidad autobús, durante el período 2003-2010.

ii. Específicos:

1. Caracterizar las generalidades de la formulación e implementación de la Ley 7600, respecto al Capítulo V y transitorio VI, antes del vencimiento de la primera prórroga en 2003.

2. Caracterizar el proceso de reformulación de la implementación de la Ley 7600 desde el vencimiento del transitorio VI hasta la presentación del proyecto de ley 15967.
3. Caracterizar el proceso de formulación de la Ley 8556, proyecto de ley 17267 y la reforma de la Ley de Tránsito (vida útil de autobuses).
4. Caracterizar las posiciones de las organizaciones de las personas con discapacidad y los autobuseros en el proceso de redefinición de la implementación de la Ley 7600, en el caso del acceso al Transporte Público Remunerado.
5. Dilucidar las estrategias de los transportistas públicos y organizaciones de las personas con discapacidad para incidir en el proceso señalado.
6. Comparar las estrategias de incidencia política de los actores en estudio.
7. Sistematizar las percepciones de los actores institucionales involucrados y los formadores de políticas sobre la incidencia de las organizaciones de las personas con discapacidad y los autobuseros en dicho proceso.
8. Caracterizar la participación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial en el proceso de redefinición de la Ley 7600.
9. Describir la vinculación entre el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial y las organizaciones de las personas con discapacidad en el proceso estudiado.

Capítulo primero

Marco metodológico

1. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Los aspectos metodológicos de la investigación se muestran en este capítulo, en el cual se zanján los métodos utilizados para el tratamiento de las fuentes y la naturaleza del estudio.

Los próximos apartados son el plan general y las inferencias operativas. En el primero se señala el tipo de investigación y las relaciones causales presentes en la pregunta-problema. Además, se incluye la operacionalización de las unidades y categorías de análisis.

2.1 PLAN GENERAL

Esta investigación es de corte mixto, es decir combina diferentes supuestos metodológicos, en este caso la fenomenología y la hermenéutica. La perspectiva de la fenomenología es la:

“(...) que entiende que la conducta de los seres humanos está determinada por la visión de mundo que tienen estas personas” (Taylor & Bogdan, 1996; en Alpizar & otros: 2013:22) y “ se concentra en buscar la esencia de los fenómenos, la intencionalidad de la conciencia, la búsqueda de significados en los discursos y la confianza en la intuición para aprehender la realidad” (Taylor & Bogdan, 1996; en Alpizar & otros: 2013:22).

Por otra parte, la hermenéutica puede ser entendida como:

“el método de la comprensión y no el de la explicación propuesto por el positivismo. Por lo tanto, en las ciencias sociales se busca comprender y no explicar” (Bernal, 2006:34) para así “interpretar el sentido y el significado de los actos humanos” (Bernal, 2006:34).

La investigación que se pretende desarrollar se enmarca en un enfoque de tipo descriptivo-relacional, al presentarse una relación causal de base empírica. Esto se refleja en el estudio, en el abordaje de las Cámaras de autobuseros, como organizaciones que poseen más estrategias y recursos para llevarlas a cabo según sus intereses (variable independiente). Con ello han conseguido una mayor incidencia política en relación con las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad (variable dependiente), lo cual se ha desarrollado en una lógica de asimetría de poder entre los actores en el proceso de redefinición de la Ley 7600.

La delimitación espacial del objeto de estudio de esta investigación es de carácter nacional al referirse a una política pública como la unidad de análisis, en este caso la Ley 7600 en cuanto al transporte público remunerado. De igual forma, el hecho de que tal política tenga una población meta específica, las personas con discapacidad, no excluye que dicha normativa sea aplicable a la totalidad de usuarios del transporte público en la modalidad autobús.

También es importante señalar la delimitación temporal del objeto, desde el año 2003 hasta el 2010, sustentado en que en el 2003 venció la prórroga de la Ley 7600 lo que dio paso a la dinámica de discusión sobre el cambio en las reglas del juego para su implementación. En el caso del 2010, se realizaron las reformas a la Ley de Tránsito, lo cual conllevó la propuesta de ampliación de la

vida útil de los autobuses del transporte público que es objeto de análisis para esta investigación.

2.2. INFERENCIAS OPERATIVAS

Las unidades de análisis establecidas en la hipótesis requieren la utilización de diversos tipos de fuentes, las cuales tienen carácter primario o secundario.

Las fuentes de carácter primario refieren a:

- Expedientes de los proyectos de ley: 15268, 15967, 17267 y 17485.
- Correspondencia en la Asamblea Legislativa, CNREE y CTP entre las organizaciones de personas con discapacidad, Cámaras de transportistas y actores institucionales
- Audiencias legislativas de los actores de interés
- La Ley de Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, No. 8556
- Actas de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial
- Actas de las sesiones de las Comisiones realizadas en la Junta Directiva del CNREE y del CTP

Las fuentes citadas anteriormente fueron objeto de análisis documental. La localización se dio en la Oficina de Archivo de la Asamblea

Legislativa, en lo que respecta a las actas de las Juntas Directivas se encuentran en la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Transporte Público.

Los expedientes de los proyectos de ley, audiencias y leyes servirán de fuente de los indicadores de la formulación en los textos bases de los proyectos de ley, posiciones y decisiones respecto a los proyectos de ley. Igualmente, para la categoría de análisis de posiciones se les suman como fuente a los personeros del sector de transportistas públicos y de las organizaciones de personas con discapacidad.

También encontramos como parte de las fuentes primarias a los diferentes representantes de instituciones y líderes de las organizaciones de personas con discapacidad y voceros o presidentes de las Cámaras de transportistas. Los representantes que fungen como fuentes remiten a los siguientes grupos:

- Funcionarios del CNREE
- Miembros de la Junta Directiva y Directiva Ejecutiva del CNREE
- Presidente de la Junta Directiva del CNREE
- Diputados y Diputadas de la Comisión Plena Primera y la Comisión de Asuntos Sociales
- Representantes de las organizaciones de las personas con discapacidad
- Voceros o presidentes de las Cámaras de transportistas
- Representantes del sector de transportistas públicos, autobuseros, en la Junta Directiva del CTP

De esta manera, los actores fueron agrupados en estamentos, este concepto remite a grupos humanos que son diferenciables a partir de características específicas como: rol, status, organización y otros. En la investigación se integran tres estamentos: representantes de organizaciones de personas con discapacidad, representantes de cámaras de autobuseros y actores oficiales que participaron de la discusión y toma de decisiones en el proceso de redefinición de la Ley 7600 (Cisterna, 2005:65).

Tabla No. 3
Posición estructural de estamentos de la investigación

Estamento	Acrónimo	Posición estructural
Representantes de cámaras de autobuseros	Cámara N°. 1	Presidenta Cámara
	Cámara N°. 2	Presidente de la Cámara
	Cámara N°. 3	Secretario Cámara
Actores oficiales	Diputado N°.1	Diputado Proponente iniciativa de ley
	Diputado N°. 2	Diputado Persona con discapacidad
	Diputado N°. 3	Diputado Proponente iniciativa de ley
	Diputado N°.4	Diputado Proponente iniciativa de ley
	Funcionario N°. 5	Presidente ejecutivo del CNREE
	Funcionario N°. 6	Presidente de la Junta Directiva del CNREE
Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	Organización N°. 1	Secretaria de Federación
	Organización N°. 2	Presidenta Federación
	Organización N°. 3	Presidente Organización
	Organización N°. 4	Coordinador Organización

	Organización Nº. 5	Secretaría Organización
--	-----------------------	-------------------------

Fuente: Elaboración propia. Nota: Cámara N°. 2, Cámara N°. 3 y Organización N°. 1 corresponden a entrevistas grupales.

La selección de los personeros se debió a su papel protagónico, en el proceso de redefinición de la Ley en cuanto al acceso al transporte público remunerado, el cual se dilucida en su posición estructural. En relación con los actores oficiales, se consideraron como tomadores de decisiones que se involucraron de forma activa en la discusión; en tanto, desarrollaron proyectos de ley, tuvieron reuniones con los actores interesados o bien, participaron de foros institucionales junto a las organizaciones y cámaras.

En el Anexo No. 5, se adjuntan las guías de entrevistas aplicadas, la primera se empleó con las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas. La segunda, a los actores oficiales seleccionados. Las preguntas fueron utilizadas según el estamento, en el primero caso, los actores colectivos tenían la misma para facilitar su comparación; en cambio, los actores oficiales remitían a las categorías de análisis sobre la percepción de estos respecto a las acciones de las cámaras y organizaciones. Es vital mencionar que para el trabajo se hicieron 24 entrevistas, sin embargo, por consideraciones de saturación de información, solo se utilizaron 14, las cuales remiten a los actores que participaron directamente ya sea, en procesos de negociación, cabildeo, proyectos de ley y que además en el caso de los actores colectivos, poseen puestos de dirección o secretariado.

Lo anterior delata la técnica con la que se abordaron las fuentes, que es la entrevista, en este caso semiestructurada, la cual precisa de una guía pero faculta al entrevistador realizar preguntas adicionales para ahondar en aspectos que surjan en su ejecución (Hernández, 2002: 391) (Ver Anexos No.

5 y 7). Ello, es de gran relevancia, pues buena parte de las categorías de análisis tienen como fuente principal a los representantes/funcionarios y otros, como es el caso de los recursos y estrategias.

Las entrevistas realizadas fueron de carácter individual y grupal, en cuanto estas últimas se desarrollaron por la incorporación de otros sujetos, de igual relevancia por su posición estructural, de forma no planificada e iniciativa de estos por el interés en el tema. De esta manera, las transcripciones de las entrevistas de los actores identificados como: Cámara N°. 2, Cámara N°. 3 y Organización N°. 1 poseen las intervenciones de otras personas (Director ejecutivo de la cámara, empresario integrante de la cámara y presidente de la organización).

Ante los imprevistos en las entrevistas grupales, podemos señalar que de las individuales, en tanto, se desarrollan en el marco de una discusión de grupo en la cual concurren varias personas de forma simultánea. Pese a ello, se empleó la guía de preguntas planteada para el resto de los actores. Sin embargo, es importante aclarar que se entiende por una entrevista grupal y es la que:

“(...) consiste en plantear la entrevista a todo un grupo de personas por su relevancia para el problema de investigación”(León y Montero, 2003:160; en Sibaja & otros, 2013:89).

Es además, necesario aclarar que, a pesar de que las entrevistas grupales surgieron de forma espontánea, los actores participantes en estas fueron considerados importantes para la indagación.

En el proceso de investigación, se tuvo como excepción el caso de la Organización No 4, a la cual se le aplicó un cuestionario , así no ameritó la presencia de una persona y se enviaron las preguntas formuladas a través del correo electrónico (Canales, sf; en Sibaja & otros, 2013:102).

El tratamiento de la información obtenida mediante las entrevistas, su respectiva transcripción, fue la triangulación de la información (Cisterna, 2005). De este modo, se contrastó la información de los estamentos entre categorías y subcategorías; posteriormente, se realizó una comparación interestamental para analizar las condiciones y recursos de los actores..

En consonancia a las disposiciones emanadas del "*Reglamento ético científico de la Universidad de Costa Rica para las investigaciones en las que participan seres humanos*" (2000), la investigación resguardó el anonimato de los sujetos entrevistados. Por lo tanto, se identificarán mediante códigos. No obstante, es importante manifestar que la grabación e incorporación de las entrevistas fueron autorizadas de forma verbal por las personas señaladas.

Prosiguiendo con las fuentes primarias, se realizó un análisis documental de diferentes periódicos. Esto teniendo como criterio la obtención de información referente a las posiciones de los actores, con el objetivo de dilucidar las diferentes categorías y subcategorías de las unidades de análisis.

Los periódicos analizados son:

- La Nación
- Informa-TICO
- Portavoz

- Diario Extra

De este modo, los principales hallazgos remiten a artículos periodísticos y de opinión, de los actores involucrados, los cuales fueron realizados principalmente en los años 2003 y 2009, momento en el cual se desarrollaba la discusión por el vencimiento de la Ley 7600 y los proyectos de ley planteados en la Asamblea Legislativa.

Las fuentes secundarias remiten a la información proporcionada por remiten a los dirigentes de las organizaciones de las personas con discapacidad y cámaras de transportistas. En tanto, algunos tuvieron la iniciativa de facilitar documentos tales como: actas, archivos, cartas, proyectos..., en su mayoría, mediante los canales institucionales (CNREE, CTP y la Asamblea Legislativa).

Los personeros son fuente exclusiva de las subcategorías y aspectos de análisis: presupuesto asignado, campañas, recursos personales y recursos técnicos y de información. También fueron la única fuente para las subcategorías de análisis de diputados que se involucraron en la discusión y formulación de los proyectos de ley en la Comisión de Asuntos Sociales y la Comisión Plena Primera acerca de la capacidad de incidencia de los actores objeto de estudio y percepciones de los actores oficiales acerca de la capacidad de incidencia de los actores objeto de estudio.

3. Operacionalización

La hipótesis sugiere la existencia de una unidad de análisis, a saber, el juego de poder en el proceso de redefinición de la Ley 7600 en el tema del

transporte público remunerado modalidad autobús. Esto refiere a la dinámica de participación de los actores (oficiales y/o no oficiales) que están inmersos en relaciones de poder asimétricas, en la dinámica de reformulación de las disposiciones originales de aplicación de la Ley 7600 en el transporte público remunerado, lo cual es considerado desde los plazos para la adaptación de los autobuses y delimitación de su vida útil. Esto, determina el tiempo esperado para la renovación de la flotilla del transporte público, puesto que los autobuses nuevos que entran en circulación deben ser accesibles y adecuados para las necesidades de las personas.

Dicho proceso es contemplado como la reacción ante el vencimiento, en el 2003, del período dispuesto en la Ley 7600 para realizar las adaptaciones al transporte público remunerado en la modalidad de autobús, sin los resultados esperados.

La dinámica es visible en los proyectos de ley que han pretendido cambios en la ley en el tema de transporte, propuestos desde el 2003 hasta el 2010. De igual forma, se contemplan las discusiones desarrolladas por la coyuntura en foros institucionales, tales como la Junta Directiva del CTP y en la Junta Directiva del CNREE, con la Comisión de Transportes. Estos foros han contado con la participación de ambos actores, sin embargo, las cámaras de transportistas y las organizaciones de personas con discapacidad, son titulares de ellos respectivamente, es decir, en el CTP hay un representante permanente en la Junta Directiva y en el CNREE se da una participación del 25% de organizaciones de personas con discapacidad en la Junta Directiva.

A continuación se pueden visualizar las unidades de análisis de la hipótesis:

I. **Dinámica de actores:** Se refiere a la consecución de estrategias más definidas y de los recursos necesarios para implementarlas, que tienen las cámaras de autobuseros respecto de las organizaciones de personas con discapacidad, en el proceso de redefinición de la ley 7600. Dicha unidad de análisis fue examinada a la luz de las siguientes categorías de análisis:

1) **Recursos económicos:** Consiste en los rubros que tienen presupuesto para la consecución de las estrategias en el proceso de la redefinición de la Ley, en el caso del transporte público en modalidad autobús. Además, refiere a las acciones y técnicas utilizadas por los actores para divulgar sus posiciones e incidir en la toma de decisiones. La variable será analizada a partir de los siguientes aspectos:

1.1. Asesorías

1.2. Reuniones y recepciones

1.3. Comunicación

1.4. Patrocinio de seminarios y/o foros

1.5. Campañas

2) **Recursos personales:** Son las capacidades y conocimientos de los representantes de los actores colectivos en estudio, para viabilizar las estrategias. Asimismo, remite al acceso de los actores a dichos recursos personales. La variable se estudiará a partir de los indicadores, a continuación:

- 3.1. Disponibilidad de personal capacitado
- 3.2. Liderazgo de representantes de los actores
- 3.3. Conocimiento del contexto legal y político
- 3.4. Conocimiento del procedimiento legislativo
- 3.5. Disposición de negociación con los actores institucionales y no oficiales

3) **Recursos técnicos y de información:** Consiste en la disponibilidad de equipos y tecnologías necesarias para la aplicación de las estrategias diseñadas por los actores y que, más bien, representan ventajas respecto a los demás actores. Se analizará esta variable a partir de los siguientes indicadores:

- 4.1. Acceso a redes de información clave.
- 4.2. Acceso a bases de datos.
- 4.3. Acceso a recursos tecnológicos (computadoras, video beam y otros).

4) **Organización:** En el siguiente aspecto se va a intentar presentar de una forma más clara cómo están compuestas las diferentes cámaras empresariales y organizaciones de personas con discapacidad que fueron tomadas en cuenta a la hora de la investigación- Para esto se examinará el siguiente aspecto:

- 4.1. Estructura

5) **Definición de estrategia:** Este indicador constituye las etapas para la definición de una estrategia por parte de un actor colectivo, vislumbrando una articulación y consistencia interna. Los aspectos de esta variable, serían:

- 5.1. Identificación del problema.
- 5.2. Configuración de coalición.
- 5.3. Formulación de la estrategia.
- 5.4. Formalización de la estrategia.
- 5.5. Definición de objetivos y metas.
- 5.6. Definición de acciones para alcanzarlo.

6) **Alianzas:** Consiste en la articulación de los actores colectivos con otros actores con intereses similares u otros que son estratégicos para la negociación en el proceso y validar sus intereses, con la pretensión de alcanzar sus objetivos y metas La variable se analizará a partir de los siguientes indicadores:

- 6.1. Medios de comunicación
- 6.2. Actores claves
- 6.3. Coaliciones con grupos del sector

7) **Disposición a negociar:** Se refiera a que tanto están dispuesto los actores a llegar a una mesa de conversación con el grupo que se les opone en intereses. Con esto se intenta conocer qué tan cerrado está en

general un estamento para acceder en ciertos puntos. El indicador que se observará será:

7.1 Disposición a negociar

- 8) **Cabildeo:** Refiere a una estrategia llevada a cabo por los actores para interpelar a los actores oficiales (diputados y jefes de instituciones involucradas), con el fin de persuadirlos para que apoyen sus posiciones o bien, planteen propuestas acordes con las mismas. Los aspectos de esta variable refieren a:

8.1. Participación en foros institucionales.

8.2. Recepciones con diputados

8.3. Reuniones con tomadores de decisión.

8.4. Audiencias

- 9) **Participación no institucionalizada:** Este indicador refiere a las estrategias que conllevan amenazas y acciones de carácter público, como forma de presión para exigir sus demandas y llamar la atención sobre temas de su interés a fin de llevar a cabo sus objetivos. De esta forma, se desprenden dos aspectos que reseñan métodos de presión no institucionales.

9.1 Huelgas y cese de funciones

9.2 Bloqueos en las carreteras

10) **Posiciones:** Consiste en la definición de las posturas de los actores respecto a los temas y propuestas de los proyectos de ley del proceso. Es decir, trata de la posición de los actores de apoyo, oposición o condicionamiento a los puntos de las propuestas, según sus intereses y objetivos. Se analizará esta variable, a partir de los siguientes indicadores:

10.1. Posición respecto a costos económicos

10.2. Posición respecto a la ampliación de la vida útil de los autobuses

10.3. Posición respecto al porcentaje de autobuses adaptados según la Ley 7600

10.4. Posición respecto a la ampliación del plazo para la accesibilidad del transporte público

10.5. Posición respecto a los mecanismos para la ampliación del plazo para la accesibilidad del transporte público

II. Nivel de incidencia política: Esta unidad de análisis reseña cómo las cámaras de autobuseros, bajo su identidad conservadora, logran tener mayor incidencia política en el proceso, respecto a las organizaciones de las personas con discapacidad. Esta unidad será analizada a partir de las siguientes categorías de análisis:

11) Percepciones de los actores oficiales acerca de la capacidad de incidencia de los actores objeto de estudio: Esta categoría apunta a las apreciaciones de los actores oficiales, propiamente a funcionarios del CNREE, CTP, del gobierno central y diputados que participaron de comisiones y discusiones de forma conjunta con los actores que son objeto de estudio. Se refiere, específicamente, a los actores de mayor jerarquía y que participaron de los diversos foros institucionales. El indicador se analizará a partir de los siguientes aspectos:

11.1. Percepción del debate por la redefinición de la Ley 7600/Percepción sobre la incorporación de los intereses y sugerencias de los actores colectivos

11.2. Percepciones sobre las fortalezas y debilidades de los actores colectivos

11.3. Percepciones sobre organizaciones de personas con discapacidad

11.4 Percepción sobre cámaras de autobuseros

4. Hipótesis

La redefinición de la Ley7600, ha sido expuesta a presiones sociales, por parte de las organizaciones de las personas con discapacidad y los autobuseros, como sectores directamente afectados. Las lógicas de estas organizaciones conllevan diferencias sustanciales en sus medios de acción y estructura, lo que implica una desigualdad en las relaciones de poder en la arena política.

Las acciones colectivas y medios de acción de los actores requieren de la utilización eficiente de los recursos y de estrategias articuladas correctamente, para llevar a cabo exitosamente sus objetivos. A partir de lo anterior, se plantea la siguiente sospecha de investigación a título de hipótesis de trabajo:

En el juego de poder presente en la reformulación de la Ley 7600, en el caso del acceso al transporte público remunerado, las cámaras de autobuseros (identidad conservadora) tienen mayor incidencia política que las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad (identidad proyecto), porque poseen estrategias más definidas y los recursos necesarios para implementarlas.¹⁶

¹⁶La presente hipótesis se fundamenta en la perspectiva teórica de esta investigación. Véase el capítulo segundo.

Capítulo segundo

Perspectiva teórica: sociedad civil e incidencia política

El objeto de estudio de esta investigación centra, su atención en la incidencia de actores de la sociedad civil en la Ley 7600, como política pública, en el tema del acceso al transporte público. Se trata específicamente de las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas públicos (autobuseros), que aglomeran a otros actores individuales o colectivos con capacidades, recursos y estrategias diferentes.

El presente capítulo reseña la relación entre el objeto de estudio y la teoría política, principalmente, desde la visión de: Castells (1997), Mora (1989), Offe (1988), Duverger (1972), Cohen y Arato (2001). Estos autores permiten dilucidar la participación de la sociedad civil en el aparato del Estado y cómo esto se puede plasmar en productos, como las políticas públicas.

A continuación se da un breve repaso de algunos conceptos útiles de Castells, como teoría general, tales como la sociedad red y las identidades colectivas, lo que se vincula con los grupos organizados al presentar la lógica en la cual se originan y desarrollan.

1. La sociedad red y la sociedad civil

Al visualizar el sistema político, encontramos, desde la visión de Castells, la sociedad red, caracterizada por las innovaciones tecnológicas, la

reformulación del capitalismo industrial y la globalización. Dicha realidad se ha superpuesto a las realidades de los individuos, que han correspondido con la generación de identidades colectivas que cuestionan el estado-nación (Castells, 1997: 23-24).

Las identidades colectivas son producto de la conjugación de diversos factores históricos, geográficos, del aparato de poder y otros; sustentados en la lógica de las determinaciones sociales y proyectos culturales específicos de los individuos, los grupos sociales y las propias sociedades. La construcción de las mismas surge por la resistencia a las amenazas, para las configuraciones simbólicas y culturales colectivas, de las nuevas dinámicas de la sociedad red (Castells, 1997: 29). Tal es la naturaleza de resistencia de las identidades colectivas que pueden tomar la forma de movimientos que la proyectan, como:

“(…) los movimientos proactivos que pretenden transformar las relaciones humanas en su nivel fundamental (...) movimientos reactivos que construyen trincheras de resistencia en nombre de Dios, la nación, la etnia, la familia, la localidad, esto es, las categorías fundamentales de la existencia milenaria, ahora amenazados bajo el asalto combinado y contradictorio de las fuerzas tecnocráticas y los movimientos sociales transformadores” (Castells, 1997: 24).

Los distintos insumos en la configuración de la identidad colectiva mencionados arriba, anteceden a tres tipos de identidades que son: la identidad legitimadora o conservadora, la cual es forjada por las instituciones de la sociedad para racionalizar su dominación. La otra es la identidad de resistencia que es recreada por actores con desventajas en términos de su posición o condición y por último, la identidad de proyecto que se fundamenta en insumos culturales que redefinen la posición de los actores en la sociedad (Castells, 1997: 30).

La identidad legitimadora es especialmente útil al percibir a los actores e instituciones estructurados como entes que refuerzan la dinámica del Estado, y al racionalizar la dominación estructural (Castells, 1997: 30). Lo anterior da paso para considerar a las cámaras de transportistas públicos como actores bajo esta clase de identidad, al conformarse como estructuras formalizadas que comparten la visión de las élites políticas. Tal afirmación es sustentada en que las peticiones de los transportistas coincidían con las posturas de actores oficiales con capacidades contundentes de determinar la agenda política, partiendo de actores institucionales que apoyan con criterios técnicos o bien, de la perspectiva del partido en el Gobierno

De igual forma, no se puede descartar la naturaleza inherente de las identidades colectivas de ser la reacción a la situación marginal de esos grupos en la sociedad, lo que posteriormente podría avanzar hacia la construcción de un proyecto cultural concreto, es decir, las identidades se manifiestan como un medio para resistirse a las situación de desventaja de tales colectivos excluidos de la sociedad. De lo expuesto se deduce que su objetivo inicial consiste en obtener participación en las decisiones. Posteriormente, si se encuentran espacios para su inserción pueden optar por la búsqueda de una transformación en la sociedad mediante su proyecto.

La explicación del desarrollo de la identidad colectiva permite enmarcar a las organizaciones de las personas con discapacidad bajo esas características. Esto, al tomarse en cuenta la reconfiguración jurídica de las personas con discapacidad, primero se resalta que la situación antes de la Ley 7600, período en que se concebía a las personas con discapacidad como sujetos dependientes y con una discapacidad que les inhibía de desarrollarse en las actividades sociales, laborales y otros (perspectiva de rehabilitación). Por lo tanto, requerían de un tutor o encargado; mientras que con la promulgación

de la legislación se ha sobrepasado la etapa de inclusión de los derechos de las personas con discapacidad, que han consolidado su concepción como sujetos de derecho sin la indispensabilidad de un tutor o encargado (perspectiva de autonomía).

El cambio de visión de las personas con discapacidad, desde las políticas públicas, ha devenido en que estas busquen un espacio en la participación política y tracen su propio proyecto cultural, desde el entendido que han logrado consolidar su inclusión formal en la toma de decisiones. Se puede interpretar dicho proyecto social a partir de valores como la inclusión, accesibilidad y autonomía. Eso puede incluso percibirse en las demandas del PASE en la arena legislativa y cómo las personas con discapacidad no se limitan a luchar por sus derechos sino a incidir en los procesos políticos directamente.

Prosiguiendo con el tema de la participación de la sociedad civil, esta puede ser analizada desde la actuación de las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas. Dicha incursión revela su trascendencia en las decisiones políticas que se toman, porque representa la posibilidad de que los actores sociales intervengan en la formulación de las políticas y con ello logren plasmar sus intereses. Esto se configura como identidades determinadas y que congregan diversos intereses, brindándoles mayor posibilidad de influenciar en las dinámicas sociales e institucionales.

El siguiente apartado pretende reseñar, de forma abstracta, cómo las acciones y estrategias de las identidades colectivas se direccionan a las políticas públicas, Estado, sociedad política y civil. Asimismo, todo es fundamentado en una serie de valores y objetivos, que son propios para cada

autor. Ello es dilucidado a partir de las teorías de alcance medio: políticas públicas y nuevos movimientos sociales.

2. Las políticas públicas y la incidencia estratégica de los grupos organizados de la sociedad civil

Los actores pueden generar presiones al sistema institucional, ya sea como actores con una relación sustentada en el clientelismo o como agentes sociales directamente afectados por las acciones estatales. De esta forma, las presiones organizadas desde la sociedad civil y la interacción con la institucionalidad pueden inducir a variaciones en las políticas (Mora, 1989:28-29). Las relaciones mencionadas pretenden ser estudiadas en esta investigación, para percibir el papel de los grupos de la sociedad civil que plasman sus intereses en las políticas.

La actuación del Estado en razón de la sociedad civil y los actores institucionales no es pasiva, más bien se resalta la dualidad en su función. El Estado funge como facilitador de la relación social, y respecto al aparato institucional ejecutando el rol de canalizador de las demandas sociales, en este caso mediante la política en estudio. Es un sujeto integrante de los procesos sociales, pero no es un actor más, tiene la facultad de direccionar las dinámicas. Sin embargo, no está exento de verse afectado por los procesos en su dinámica institucional, en la cual se muestran las relaciones de conflicto y poder que se desarrollan en la sociedad (Mora, 1989:19, 20 y 21). Las funciones del Estado se ven inmersas en los flujos de la globalización y se enfrentan a la multiplicidad de identidades colectivas que intentan penetrar en su estructura.

Es imprescindible recordar que los grupos de presión, o los nuevos movimientos sociales, no detentan el poder ni direccionan definitivamente las políticas o acciones estatales, sino que buscan incidir en el poder a través de los funcionarios públicos; los cuales se ven expuestos a las visiones de los distintos sectores de la sociedad civil (Alpizar, 2005:12). De forma genérica un actor puede definirse como“(...) grupos humanos en ejercicio de su libertad, no siempre actúan como deberían, o sea interponiendo el bien general al particular” (Mariñez, 2004: 13).

Los actores no se limitan a las características anteriores, el abanico de orientaciones para su acción es mucho más amplio. El análisis del proceso de redefinición de la implementación de la Ley 7600 para el caso del transporte público, muestra la intervención de variedad de actores mediante diferentes expresiones:

“Los actores formales u oficiales son aquellos que desempeñan cargos formales de poder dentro de la estructura del Estado y cuyas atribuciones, competencias, facultades y relaciones (entre esos cargos formales de poder) están señaladas en la Constitución, las leyes y otras normas del Estado. Los actores informales o no oficiales se involucran al proceso en consideración a si los intereses que ellos representan serán afectados – positiva o negativamente – por la política pública en discusión. Emergen desde la propia sociedad, pueden ser actores colectivos o individuales y el desempeño de sus roles no está reglado – al modo como lo están los cargos desempeñados por los actores formales –, aún cuando sus actuaciones deben ceñirse a la institucionalidad vigente – como cualquier ciudadano” (Olavarría, 2007:51).

La presente investigación se focaliza en el desarrollo de las acciones de los actores informales o no oficiales, que se materializan en este caso en las cámaras de transportistas públicas y las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad. Sin embargo, ese estatus tiene más aristas al cuestionarse por la posibilidad, de que los autobuseros, tengan un representante que participe formalmente en la Junta Directiva del CTP y en las organizaciones de personas con discapacidad, que estas formen parte de la Junta Directiva del CNREE.

Las élites políticas toman decisiones con base en diferentes factores que pueden ser racionales o no. Por lo tanto, no se puede esperar una actuación monolítica, las acciones de estos actores responden a diferentes motivaciones e intereses que podrían proceder de lo personal, político, económico, electoral y otros. Finalmente, es en la arena política donde se determinará quién detenta el mayor poder (Mariñez, 2004: 11).

Las relaciones de poder en la arena política se caracterizan por la desigualdad, por eso se requiere clarificar las dimensiones del concepto de capacidades, Scharpf citado por Zurbriggen (2006), señala:

“(…) las capacidades refieren a todos los recursos de acción que habilitan al actor a ejercer cierta influencia sobre ese resultado en cuestión. Se incluyen recursos tales como atributos personales, recursos físicos (financieros y físicos propiamente dichos), tecnológicos, de información privilegiada, red de contactos estratégicos, etcétera” (Zurbriggen, 2006:157).

La estrategia es un asunto decisivo en las capacidades de los actores colectivos, y será considerada desde la vertiente del análisis prospectivo, la cual la esboza a partir de cuatro factores:

“(…) *ambiente de la estrategia* se completa con cuatro dominios importantes: uno, *la política* que define los objetivos y los fines, y las técnicas que proponen procesos; dos, *las creencias*, que inspiran el proyecto; tres *la técnica* que limita y justifica el empleo de los medios; y cuatro *la cultura* que permite acceder al conocimiento de sí y al encuentro con el otro. El *medio estratégico* como segundo factor, nos define las condiciones de ejercicio de la estrategia (...).El tercer factor los identificamos con los *actores estratégicos* (...).Y como cuarto factor señalamos las *vías de la estrategia*, además de las vías clásicas, el poder y la seguridad” (énfasis original)” (Mariñez, 2004:52).

El concepto proporcionado por Mariñez abarca distintos aspectos que coadyuvan a resaltar el conflicto y las relaciones de poder intrínsecas en la política. De igual forma, la cultura y las creencias corresponden a los cimientos de una identidad colectiva al determinar los valores en el proyecto cultural. Además de que se contemplan tanto las habilidades como los condicionantes del éxito o fracaso de las estrategias.

“La desigualdad entre los actores que se manifiesta en la disparidad de los recursos y el carácter limitado de estos, aunado a los intereses divergentes que hacen inevitable el conflicto, posicionan a la política como la arena de definición de los problemas de la agenda (Mariñez, 2004: 51). No se puede obviar, que la capacidad de influencia de los actores sociales en las políticas públicas, está afectada por las relaciones de poder y las estrategias o la propiedad de ciertos recursos (económicos, materiales, de información, etc) que proyectan diferencias; incluso la incidencia puede ser heterogénea en movimientos sociales pertenecientes a grupos similares (Mora, 1989:30). Además de los factores mencionados a lo largo de este texto, los intereses y objetivos de los movimientos sociales pueden variar en razón de“(…) Las distintas condiciones de inserción de los grupos en la sociedad, las experiencias diferenciadas que poseen éstos y el tipo de relaciones mantenidas con el estado y otras organizaciones sociales” (Mora, 1989: 36).

La afirmación de Mora hace recordar la relevancia del tipo de relación de los grupos sociales con el Estado, siendo claro que las relaciones armoniosas y consistentes con el Estado son una ventaja para el actor. Ello recalca la preponderancia de la agenda del sector de transportistas, al tener una relación consolidada por su estructura formalizada y las visiones coincidentes que facilitan la comunicación y negociación.

“Los actores colectivos, como representantes de intereses, se ven inmersos en relaciones de influencia, control y conflicto. Es de gran interés para esta investigación el concepto de influencia, que trata de la intención consciente de un actor de modificar las actitudes o comportamientos de otro actor (Mariñez, 2004: 48). Esa influencia es visible desde la perspectiva de la persuasión y la manipulación. La persuasión trata de“(…)

los argumentos para alcanzar el objetivo deseado de quienes detentan los argumentos que son percibidos como válidos y por consiguiente como convincentes para ambas partes” (Mariñez, 2004: 48).

“En cambio, la dimensión de la manipulación pretende“(...) disimular sus verdaderas intenciones en vista de confundir a otro actor para traerlo a adoptar una actitud o comportamiento” (Mariñez, 2004: 49).

La persuasión es perceptible en la dinámica de la redefinición de la Ley 7600, al darse un debate acerca de la razonabilidad o no de proseguir con una accesibilidad del 100% de la flota de transporte pública. La irracionalidad se sustentó en el bajo nivel económico del país y la posibilidad de que la mayoría de autobuses salieran de circulación por el incumplimiento a la ley.

Es necesario para la comprensión del papel de los actores colectivos que son objeto de estudio, clasificarlos en consonancia a sus características. De esta forma se estima a las organizaciones costarricenses de las personas con discapacidad y a las cámaras de transportistas (autobuseros) como un nuevo movimiento social y un grupo de presión tradicional, respectivamente.

Los grupos de presión refieren al “viejo paradigma” y los nuevos movimientos sociales al “nuevo paradigma” lo cual visibiliza una serie de diferencias: los sujetos de cada paradigma, los valores y los modos de actuar en su dimensión interna y externa.

Tabla No. 4
Características Principales de los Paradigmas “Viejo” y “Nuevo” de la Política

	Viejo paradigma	Nuevo paradigma
Actores	Grupos socioeconómicos actuando <i>como</i> grupos (en interés del grupo) e involucrados en conflictos de distribución.	Grupos socioeconómicos no actuando <i>como</i> tales, sino en nombre de colectividades atribuidas.
Contenidos	Crecimiento económico y distribución; seguridad militar y social, control social.	Mantenimiento de la paz, entorno, derechos humanos y formas no alineadas de trabajo.
Valores	Libertad y seguridad en el consumo privado y progreso material.	Autonomía personal e identidad, en oposición al control centralizado, etc.
Modos de actuar	a) interno: organización formal, asociaciones representativas a gran escala. b) externo: intermediación pluralista o corporativista de intereses; competencia entre partidos políticos, regla de la mayoría.	a) interno: informalidad, espontaneidad, bajo grado de diferenciación horizontal y vertical. b) externo: política de protesta basada en exigencias formuladas en términos predominantemente negativos.

Fuente: Offe, C. (1988).

La Tabla N^o. 4 muestra las diferencias entre los sujetos del “viejo paradigma” y del “nuevo paradigma”, siendo los primeros determinados por una lógica economicista y de una esfera del Estado restringida con una clara delimitación de lo público y privado; mientras los segundos, pretenden acciones relacionadas con los derechos humanos al optar por priorizar las relaciones horizontales y la autonomía de los individuos.

Los nuevos movimientos sociales, propios del nuevo paradigma, están sujetos a una política dual compuesta por la influencia y por la identidad, donde

cada política tiene su enfoque determinado. La política de influencia se direcciona a la sociedad política y la política de identidad supone objetivos enfocados en la autonomía, la identidad y la democratización de las relaciones sociales en el exterior del sistema de organización política (Cohen y Arato, 2001: 571).

El proyecto neoconservador, que refiere al viejo paradigma, se caracteriza por:

“(…) restaurar los fundamentos no-políticos, no-contingentes e incontestables de la sociedad civil (como la propiedad, el mercado, la ética de trabajo, la familia, la verdad científica) como el objetivo de salvaguardar una esfera estatal más restringida –y *por consiguiente* más sólida- e instituciones políticas menos «sobrecargadas» (énfasis original) (Offe, 1988:166).

Además, forma parte del “viejo paradigma”, brinda pistas de las propiedades del grupo de presión, ligado directamente con los gremios de transportistas participantes, que claramente convocan los intereses económicos particulares de sus asociados.

Los valores económicos se refuerzan cuando los grupos de presión se constituyen como grupos de intereses institucionalizados, que se sitúan en un marco de crecimiento-seguridad como valores dominantes; que implica la preponderancia de lo económico y la búsqueda del interés individual y colectivo (Offe, 1988: 172-173).

Los grupos de presión proceden con una serie de medios de acción como la acción directa a nivel del poder y la acción indirecta a nivel del público,

esto siguiendo la propuesta de Duverger (1972: 390-393), así, estos medios de acción reseñan implícitamente las estrategias de los actores.

La acción directa se subdivide en acción abierta y acción oculta. La acción abierta concierne a las promesas de campaña, el envío de cartas y representantes de los grupos a las comisiones y ante los decisores. La acción discreta es ejemplificada con el apoyo financiero de los grupos de presión en las elecciones implicando compromisos futuros para los políticos. Además del acceso directo a los legisladores, administradores y otros (Duverger, 1972: 390-391).

Por otra parte, los medios de acción indirectos son aquellos concernientes a la propaganda de los grupos de presión y los métodos de presión no institucionales. En este estudio interesa únicamente el último, en el cual las acciones buscan el uso de la fuerza para apropiarse del poder mediante golpes de estado, y de la presión pública con huelgas o manifestaciones. Tienen una clara intención de ataque contra el orden público (Duverger, 1972: 392-393). Esto clarificando que los métodos presión no institucionales, para el caso de estudio en particular, se limitan a amenazas de huelga o de paralización de la economía a través del paro del transporte público.

Entre los grupos de presión se destacan los empresarios, por su posición de privilegio que radica en sus recursos económicos y compromisos con los partidos políticos, quienes pueden utilizar estrategias como la amenaza ante las consecuencias de que las políticas públicas no correspondan con lo que desean (Lindblom, 1964: 99-105). En el proceso de redefinición de la Ley 7600, se visualiza claramente la convocatoria a huelga nacional como un

ejemplo explícito, vislumbrándose que la intención era detener el tránsito público; fundamentándose en que las sanciones del MOPT por la aplicación de la norma, conllevaría implicaciones directas para todos los usuarios.

Las estructuras de los actores formales (Cámaras de transportistas) e informales (organizaciones de personas con discapacidad), afectan su capacidad de respuesta, destacando que las organizaciones instituidas formalmente son menos dependientes de los sucesos del entorno social al no depender de ellos para crear un entorno apropiado para cualquier acción; siendo lo inverso en las informales, que requieren de sucesos específicos que justifiquen una acción colectiva (Offe, 1988:221). Estas aseveraciones explicitan como es que los transportistas poseen relaciones con el Estado consolidadas, entendiéndose en que su estructura permite una interacción estable, a lo que se le suma, su posición privilegiada y los recursos producto de su capacidad.

Las diferencias, en razón de los tipos de estructura, entre las organizaciones formales propias de los grupos de presión y la flexibilidad de las organizaciones de los nuevos movimientos sociales, muestran una desventaja para los últimos en sus posibilidades de negociación; lo que provoca que los nuevos movimientos sociales posean posibilidades limitadas para desarrollar prácticas de negociación política y tácticas gradualistas, porque:

“(…) no se refieren a otros actores y oponentes políticos en términos de negociaciones, compromisos, reformas, mejoras o progresos graduales a conseguir por tácticas y presiones organizadas, sino más bien en términos de fuertes antinomias tales como sí/no, ellos/nosotros, lo deseable y lo intolerable, victoria y derrota, ahora o nunca, etc” (Offe, 1988: 179).

Los argumentos contrastantes de los nuevos movimientos sociales (dicotómicos y ambiguos entre las organizaciones) y la poca validación de los grupos que les adversan les dan a su representación y actuación, fragilizan la posibilidad de una presión organizada, perjudicando su incidencia. La conjunción de los modos de actuar externo e interno de los nuevos movimientos sociales, es decir, las demandas en términos negativos y la informalidad, incrementan las dificultades para afianzar los objetivos y proyectos culturales en una negociación institucionalizada.

Otro punto por considerar, respecto a los nuevos movimientos sociales, es la imagen, que está apoyada en la interpretación y las percepciones simbólicas de las élites políticas, más que en sus objetivos y composición social. Esto es de gran importancia porque tales percepciones de los formadores de políticas podrían afectar las posibilidades de incidir como actor legítimo en las políticas, más aún que dicha imagen tiende a corresponder con los temores hacia los nuevos movimientos sociales como entes que distorsionan negativamente a la sociedad (Offe, 1988: 235).

Las acciones de los nuevos movimientos sociales pueden ser proactivas o reactivas, las primeras arguyen la articulación de la demanda del sector de la sociedad civil que representan para conseguir los privilegios o recursos que no se poseen; mientras las segundas, son producto de la resistencia a la amenaza hacia sus recursos. Estas acciones se traducen en demandas de tipo ofensivo o defensivo, según Tilly citado por Cohen y Arato (2001), dichas acciones se clasifican como acciones colectivas, las cuales requieren de una acción estratégica, instrumental y normativa conjuntamente. Se configuran según diferentes lógicas, puesto que provienen del sistema (Estado y élites), que pretenden racionalizar la dinámica social mediante la juridización (acción instrumental) y los actores colectivos pueden afectar estratégicamente esa

normalización, al transferirle al sistema los valores y objetivos que poseen, para que sea solidificado en la acción normativa, que constituye derechos (Cohen y Arato, 2001: 564, 568 y 584). En otras palabras las acciones de las identidades colectivas pueden penetrar el sistema, si consiguen incluir los valores y contenidos de su proyecto cultural como parte del sistema, para que de esta forma se puedan consolidar jurídicamente sus objetivos.

Si se proyectan las acciones citadas en el párrafo anterior, las cámaras de transportistas que comparten los valores del sistema los ubicarían en una acción predominantemente instrumental, y a las organizaciones de personas con discapacidad en la acción estratégica por su consigna de afectar la acción instrumental o normativa que diverge de su proyecto.

“Las acciones señaladas por Tilly, estiman la posibilidad de la conjunción de dos acciones fundamentales. Tal como las defensivas y reactivas que“(...) defienden espacios para la creación de nuevas identidades y solidaridades y buscan hacer las relaciones dentro de las instituciones de la sociedad civil más igualitarias y democráticas” (Cohen y Arato, 2001: 568).

También se encuentran las acciones ofensivas que abarcan:

“(...) luchas por la inclusión y el poder en el sistema de organización política (...) suponen esfuerzos para influir en los actores de la sociedad política para que tomen decisiones políticas e inicien reformas adecuadas a las nuevas identidades colectivas” (Cohen y Arato, 2001: 568).

Las acciones anteriores refieren a la política de identidad de los nuevos movimientos sociales, debido a la intención de generar un proyecto particular que reconfigure la concepción de los actores en la sociedad. Dichas acciones exponen cómo las luchas por un espacio en la arena política, implican la

articulación de los actores para incidir en la normalización, la cual consiste en la acción instrumental, que es propia del sistema. La acción colectiva se concentra en la identidad colectiva y las normas sociales; sin embargo, no se relega la intención de conseguir controlar los recursos que manejan las estructuras del Estado (Cohen y Arato, 2001: 573 y 565).

La perspectiva teórica desarrollada en este capítulo, ancla cómo las identidades colectivas estudiadas: Cámaras de autobuseros y organizaciones de personas con discapacidad planifican y ejecutan acciones. Ello con la pretensión de penetrar el sistema político y los valores; no se limita a la búsqueda de recursos, sino, que pretende el poder. La dinámica de incidencia de la sociedad civil, es vista en las acciones estratégicas y de influencia, para la inclusión de los proyectos de las identidades colectivas en el sistema.

Los grupos estudiados divergen claramente en su forma de actuar y los objetivos que apremian, lo cual enriquece el análisis al observar cómo son las estrategias y los recursos disponibles, los elementos que pueden consolidar o relegar un proyecto.

Capítulo tercero

Discapacidad, transporte público y actores colectivos

La incidencia política de las organizaciones de las personas con discapacidad y las cámaras de transportistas, en el tema del transporte público remunerado, requiere ser examinado a la luz de diversos elementos. Algunos de ellos son: los paradigmas de discapacidad, el marco jurídico internacional de reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, respecto a la importancia de la accesibilidad arquitectónica y el transporte público; además, el origen de las organizaciones en cuestión y de la Ley 7600.

El estudio del rol de las organizaciones y cámaras, en esta investigación, representa la necesidad de conocer el contexto en el cual se evoluciona el tratamiento de las personas con discapacidad, desde las políticas públicas, considerando que son estos la población meta de la legislación.¹⁷ Asimismo, interesa valorar las motivaciones originarias de tales actores para articular esfuerzos y conformar las organizaciones o cámaras.

El tema de la discapacidad y las organizaciones de personas con discapacidad abarca gran parte del capítulo porque representa una novedad, y ello, implica vislumbrar las características contextuales y estructurales de este nuevo movimiento social con mayor detalle, para comprender de mejor manera el objeto de estudio.

¹⁷ Se obvia a las personas adultas mayores.

El presente desarrollo de los antecedentes de la investigación se enmarca en los estilos nacionales de desarrollo. Durante el período del Estado intervencionista (1948-1982), etapa en la que se desarrolla hasta 1975 el *paradigma de rehabilitación* y que implicó el proteccionismo del Estado hacia las personas con discapacidad.¹⁸ Asimismo, se incluye el período de Reforma del Estado (1982-2010), momento en el cual se potencializa el *paradigma de vida independiente*. En los siguientes párrafos se explicitará la significación de los modelos.

1. Paradigmas de la discapacidad

Los paradigmas de la discapacidad remiten a las concepciones, que posee la sociedad, profesionales y políticos, de las personas con discapacidad en distintos momentos históricos. Ello ha mediado la atención del Estado hacia las personas con discapacidad, debido, a que en consonancia con la visualización de la discapacidad se han definido las políticas públicas, programas u otros para la atención de las demandas de esta población.

Los paradigmas de la discapacidad, que competen a esta investigación, son:

- Paradigma de Rehabilitación
- Paradigma de Vida Independiente

¹⁸ Un ejemplo de ello es la promulgación de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial, No. 5347 de 3 de setiembre de 1973.

1.1. Paradigma de Rehabilitación

El paradigma de la rehabilitación se caracteriza por estimar a las personas con discapacidad como objetos que requieren de rehabilitación, por tanto, de un proceso de “normalización” de su condición física o mental, para su reinserción en la sociedad (Aguilar, 2003:3). Se desarrolla durante el siglo XX y se profundiza después de la Segunda Guerra Mundial (1945).

“Las características del paradigma implican que, jurídica y socialmente, la persona con discapacidad se contempla como“(...) un sujeto de protección o tutela, un ciudadano mantenido perpetuamente en minoría de edad” (Jiménez, 2004: 8).

El paradigma de rehabilitación concibe a las personas con discapacidad como incapaces de sobrellevar una vida “normal” en la sociedad. Dicha situación históricamente, generó que en Costa Rica las políticas públicas se enfocaran a solventar tal “anormalidad”, induciendo, por ejemplo, a que el CNREE, en sus inicios, se dedicara únicamente a prestar servicios de tipo asistencialista y de rehabilitación a esta población porque se partía de que su condición les impedía desarrollarse como seres autónomos.

La autora Soledad Murillo Galindo (1992: 198), reseña cómo la evolución histórica de la rehabilitación en Costa Rica varió en el período de 1965- 1976, lo cual permitió una visión más holística de ella, que ampliaba los espectros de la atención inminentemente médica, es decir, que las personas con discapacidad podían ser sujetos más allá de su condición médica, ya que podían explorar otras formas de atención, además del internamiento en centros médicos.

1.2. Paradigma de Vida Independiente

El paradigma de *Vida Independiente* fue impulsado después de la guerra de Vietnam, alrededor de 1975. Esta guerra promovió el paradigma, porque acarreó un movimiento de reivindicación de los derechos de los soldados, quienes regresaron de la guerra con lesiones que los convirtieron en personas con discapacidad (Aguilar, 2003: 5). Sin embargo, los inicios de dicho Movimiento de Vida Independiente, se dieron en los Estados Unidos a finales de la década de los sesenta, se sustentó en ideales como:

“(...) integración plena y activa de todas las personas con discapacidad con independencia de su nivel de discapacidad y del tipo de deficiencia, mediante la participación directa en todos los aspectos que afectan a sus propias vidas” (Consejo Editorial, 2004:5).

El paradigma mencionado sitúa a las personas con discapacidad como seres con capacidades, que ven mermadas sus derechos por las barreras físicas y sociales (estereotipos y prejuicios), por lo que deben contemplarse formas para eliminarlas. Ello posiciona a las personas con discapacidad, como ciudadanos con facultades, pero, que se ven afectados por la inaccesibilidad de su entorno (Aguilar, 2003:5).

1.3. Comparación de los Paradigmas de Rehabilitación y Vida Independiente

En este apartado, se presentan las Tablas No. 4 y No. 5 en las que se muestra la comparación entre los paradigmas mencionados. En la primera, se reseñan los conceptos de cada modelo, en términos más amplios, mientras, la

segunda señala la relación entre el contexto internacional y las acciones estatales.

Tabla No. 5
Comparación entre los diferentes paradigmas históricos existentes en discapacidad y rehabilitación*

VARIABLES	PARADIGMA REHABILITACIÓN**	PARADIGMA VIDA INDEPENDIENTE***
Definición del problema	Deficiencia/ falta de destrezas	Dependencia de los familiares y de los profesionales
Localización del problema	En la persona con discapacidad	En el entorno desfavorable y hostil
Solución del problema	Intervención profesional	Control del interesado, es parte del equipo y elige los servicios de apoyo, no le son impuestos. Trabajo en y con el contexto social, remoción de barreras. Acción legal propia
Rol social	Paciente	Ciudadano que ejercita sus derechos civiles, económicos, sociales, políticos
Control del proceso	Los profesionales	Persona con discapacidad con el apoyo de los profesionales
Resultados pretendidos	Desarrollar al máximo las destrezas funcionales individuales	La autonomía personal y la equiparación de oportunidades

*La tabla originalmente presentaba como nombres de los paradigmas los que se citan abajo.

**Paradigma Biológico

*** Paradigma Derechos Humanos

Fuente: CNREE-JICA (2005:10).

La Tabla N^o. 5 muestra con claridad cómo el paradigma de rehabilitación señala a la persona con discapacidad, como problema social que amerita de intervención de un equipo interdisciplinario, básicamente con enfoque médico.

Mientras, el paradigma de vida independiente estima que las personas con discapacidad pueden elaborar sus proyectos de vida de forma individual y que son sujetos de derechos por sí mismo.

Los elementos proporcionados en la Tabla No. 4 acerca de la concepción social y estatal de las personas con discapacidad marcan la pauta para la formulación de las políticas públicas, percibidas como respuestas del Estado ante las necesidades de este sector de la población. En términos sencillos, los modelos o paradigmas muestran cual es la concepción aceptable socialmente de trato de las personas con discapacidad. Asimismo, los modelos y políticas responden al contexto, en este caso, se contempla el internacional.

Tabla No.6
Concepción de las personas con discapacidad en Costa Rica según los Modelo de Rehabilitación y Vida Independiente

Modelo	Contexto internacional	Acciones estatales
Rehabilitación	Epidemia mundial de poliomielitis (1952)	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación del Patronato Nacional de Rehabilitación, en junio de 1966, por Ley No.3695. • Inauguración del Centro Nacional de Rehabilitación “Dr. Humberto Araya Rojas”, con el apoyo de de personas con discapacidad y organizaciones filantrópicas. • Creación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial, el 22 de Agosto de 1973.
Vida Independiente	Ratificación de los convenios internacionales de la ONU y de la	<ul style="list-style-type: none"> • Promulgación de la Ley 7600 “Igualdad de oportunidades para las personas con

	OEA(Década de los ochenta al presente).	discapacidad” en mayo de 1996. <ul style="list-style-type: none"> • Proceso de descentralización de los servicios de rehabilitación médica, por parte del sector salud. • Movimiento de personas con discapacidad (2005).
--	---	---

Fuente: Construcción propia, a partir de: CNREE-JICA (2005: 3-7).

La Tabla N°. 6 evidencia cómo el contexto internacional ha permeado las acciones estatales, las cuales se circunscriben en la lógica de cada modelo. Esto no debe ser asumido como que son las únicas causas de tales políticas, pero, si como aspectos detonantes y de justificación.

En el modelo de Rehabilitación el acontecimiento internacional fue la epidemia mundial que incentivó el desarrollo de políticas con una vocación médico y asistencialista, puesto, se tradujo en una serie de medidas de atención a la salud para enfrentar la epidemia y desde el punto de vista abstracto, las personas con discapacidad no son considerados sujetos de derechos por sí mismos.

En el modelo de Vida Independiente se muestra que la visibilización de la problemática de las personas con discapacidad (dependencia, inaccessos a sus derechos y otros) condujo a una redefinición de las personas con discapacidad representaron un viraje en las políticas, que intentaron propiciar su participación y el acceso a los servicios.

Además de los paradigmas de discapacidad, es de vital importancia reconocer la evolución de tales paradigmas en las normas de carácter internacional, las cuales han facultado el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad y a su vez, han influenciado los esfuerzos nacionales, como se visibiliza en el modelo de Vida Independiente.

2. Transporte público remunerado (autobús) en Costa Rica

El Transporte Público Remunerado tiene una naturaleza de monopolio natural y de franquicia legal. Ello refiere a que los costos que implica la manutención de la flotilla de autobuses y otros gastos, dificulta la inserción de pequeños propietarios y tiende a ser monopolizado por grandes empresas. Estas empresas poseen gran cantidad de rutas y unidades de autobús (Sánchez, Monge y Torres, 2006:40).

La naturaleza del negocio del transporte público se ve reflejada en la década de los ochenta, en tanto, en Costa Rica se sustituyó prácticamente los pequeños empresarios, grupos de familiares en su gran mayoría, por las grandes empresas con una lógica a gran escala de los servicios.

La terminología del transporte público remunerado, define los estratos como un conjunto de rutas con características similares. Este tema posiciona que el Gran Área Metropolitana (GAM), de vital importancia para el país, al ser el centro que aglomera a la mayor cantidad de empresas, centros educativos y servicios públicos de las regiones, cuenta con la mayor cantidad de unidades de autobús que circulan en el país. En el ámbito nacional, hay más de setecientas rutas de transporte público concesionadas (Montero y Quesada, 2006:10-13).

El tema del transporte público es apremiante que se visualice desde la percepción de las personas con discapacidad. Así, hallamos la investigación del CNREE en asociación con el JICA (2006), quiénes realizaron la *Encuesta de Necesidades de las Personas con Discapacidad*, de la cual se desprende una serie de información valiosa sobre las apreciaciones de las personas con

discapacidad respecto al transporte público. Se detalla que son las personas con discapacidad neuromuscular-esquelética quienes utilizan en menor medida los servicios del transporte público y que son víctimas del maltrato de los choferes (CNREE-JICA, 2006: 182).

En el cuadro No. 2, se muestra la cantidad de personas con discapacidad que existen en el país, de acuerdo al Censo 2000. Esto apreciándose como posibles usuarios del transporte público.

Cuadro N°. 2
Población total
por condición y tipo de discapacidad
según provincia, sexo y grupos de edad

PAÍS	TOTAL	TIPO DE DISCAPACIDAD							NINGUNA IGNO- RADO	
		Total	Ceguera parcial o total	Sordera parcial o total	Retardo mental	Parálisis amputación	Trastorno mental	Otro		
COSTA	3.810.179	203.731	62.556	26.235	18.880	28.119	12.729	55.212	3.555.652	50.796
NICA										

Fuente: INEC (2000).

En el *Informe técnico sobre la necesidad de un nuevo plazo para adaptaciones de accesibilidad social (instalación de rampas o plataformas en autobuses)* se señala que para el año 2006 la flota nacional contaba con 10129 autobuses de los cuales 365 contaban con una rampa (Foro Nacional de Transporte Público, 2006: 546).¹⁹ Asimismo, en el Informe de Labores de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) se estima que hay 403 empresas de autobuseros que operan en el territorio nacional, las cuales como se ha mencionado por parte de otros autores, han mantenido una tendencia a la concentración de las rutas por pequeños grupos de empresas.

¹⁹ Dicho informe se encuentra en el Expediente Legislativo No. 15967.

Dichas empresas poseen una flotilla de autobuses con un promedio de edad 8,87 años respecto a su modelo. Otro dato de gran importancia, es la demanda anual del servicio de transporte público remunerado, que constituye de unos 474, 611, 304 usuarios (ARESEP, 2008: 39).

3. Marco jurídico internacional de reconocimiento de la importancia de la accesibilidad arquitectónica y del transporte público

En el contexto internacional, existe una serie de Declaraciones, Normas y otros, dictados en su mayoría por la Asamblea General de las Naciones Unidas, los cuales no poseen carácter vinculante, pero, fungen como importantes insumos para la interpretación de las normas (CNREE, 2002: 8).

A lo largo del apartado se presentará una breve reseña de Declaraciones y Normas de la ONU, principalmente, que han representado avances en el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, respecto a la accesibilidad física y el transporte público remunerado. También se expone la Declaración de Cartagena de Indias sobre Políticas Integrales para las personas con discapacidad en el Área Iberoamericana, que fue iniciativa de diversos países americanos, posteriormente, se detallará.

El marco jurídico internacional se ha visto permeado por las concepciones vigentes acerca de las personas con discapacidad y las correspondientes acciones para abordar su “situación”. Esto, marca la pauta para el desarrollo de dos tipos de Declaraciones, las inspiradas en el

paradigma de rehabilitación y las pertinentes al *paradigma de vida independiente*; las primeras, se realizaron alrededor de la década de los años setenta y ochenta; mientras, las segundas son propias de la década de los noventa.

3.1. Declaraciones inspiradas en el Paradigma de Rehabilitación (Década setenta-ochenta)

Las Declaraciones inspiradas en el paradigma de rehabilitación fundamentan sus propuestas en los valores y conceptos del paradigma en cuestión. Estas se concibieron en un período aproximado entre 1980-1990.

3.1.1. Declaración de los Derechos de los Impedidos (9 de diciembre de 1975)

La *Declaración de los Derechos de los Impedidos* se circunscribe en la lógica del paradigma de rehabilitación, esto al definir al impedido, como:²⁰

“(…) toda persona incapacitada de subvenir por sí misma, en su totalidad o en parte, a las *necesidades de una vida individual o social normal* a consecuencia de una deficiencia, congénita o no, de sus facultades físicas o mentales” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1975)(resaltado no es del original).

Por lo tanto, el punto de partida de la concepción de las personas con discapacidad es la necesidad de su “normalización” para integrarse a la

²⁰Se remite a impedido, como parte del contexto, pero, la palabra correcta es persona con discapacidad.

sociedad y que no pueden ser autónomas. De igual manera, la Declaración permitió la inclusión de elementos propios del paradigma de vida independiente, puesto que insta a que se busquen las medidas disponibles para facilitar la mayor autonomía posible, como un derecho, según el artículo 4 (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1975).

Los autores, Palacios y Bariffi (2007: 32), señalan que la Declaración procede a reconocer primordialmente la titularidad de los derechos de las personas con discapacidad y su ejercicio en condición de igualdad de sus derechos, por lo que se vislumbra tímidamente la percepción del paradigma de vida independiente. Aunado, a estos se contempla la necesidad de que las organizaciones de personas con discapacidad sean consultadas, respecto a temas que conciernan a sus derechos (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1975).

La denominación de las personas con discapacidad, como impedidos, minusválidos y discapacitados, generó que en la década de setentas diversas organizaciones de personas con discapacidad y profesionales se opusieran a que la terminología continuara de esa forma. Estos términos dificultaban la interpretación de las normas y acciones públicas, por su sesgo en detrimento de estas personas. Además, se circunscriben en los principios del enfoque de rehabilitación, el cual omite la responsabilidad del entorno en la inaccesibilidad (física, cultural y social) de las personas con discapacidad (CNREE, 2002: 79).²¹

²¹Los términos mencionados posicionan a las personas con discapacidad como sujetos limitados, dejando de lado, que son seres humanos con una discapacidad, su identidad no se reduce a su condición de discapacidad.

3.1.2. Año Internacional de los Impedidos (1981)

En 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró que 1981 sería el *Año Internacional de los Impedidos*. Dicho año fue propuesto con la intención de la realización de una serie de objetivos, entre ellos están:

“(...) incrementar la sensibilización pública; lograr un mayor entendimiento y aceptación de las personas que están discapacitadas; animar a las personas con discapacidad a formar organizaciones a través de las cuales pudieran expresar sus opiniones; y promover medidas para mejorar su situación” (ONU, 2010a).

Los objetivos del *Año Internacional de los Impedidos* incentivan la participación de las organizaciones de las personas con discapacidad y la apropiación de sus derechos en condiciones de igualdad de oportunidades, valorando la relación entre sus potencialidades y las limitantes que el entorno les impone. Sin embargo, predomina un enfoque de asistencialismo.

El Secretario General de las Naciones Unidas creó un fondo fiduciario para que los Estados miembros colaboraran y, así, conseguir la realización de planes en diferentes niveles: nacional, regional e internacional (ONU, 2010a).

El Programa de Acción Mundial para los Impedidos fue producto de las investigaciones y acciones realizadas por los Estados Miembros durante el Decenio Internacional de los Impedidos. Posteriormente, se reseñará brevemente (CNREE, 2002: 76).

3.1.2.1. Programa de Acción Mundial para los Impedidos (3 de diciembre de 1982)

Tal programa se aprobó el 3 de diciembre de 1982 y se presentó como uno de los ejes de mayor relevancia, el tema de la equiparación de oportunidades, que fue precisada, como:

“(...) el proceso mediante el cual el sistema general de la sociedad, tal como el medio físico y cultural, la vivienda y el transporte, los servicios sociales y sanitarios, las oportunidades de educación y trabajo, la vida cultural y social, incluidas las instalaciones deportivas y de recreación, se hacen accesibles para todos” (ONU, 2010b).

Otro aporte de gran relevancia es la concepción de la discapacidad, la cual se enmarca en el paradigma de vida independiente, puesto que la discapacidad es el producto de la relación entre las personas con discapacidad y su entorno, lo que hace a la sociedad corresponsable de la inaccesibilidad (CNREE, 2002: 76).

3.1.2.2. Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos (diciembre de 1982)

El Decenio para los Impedidos fue proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, con la pretensión de delimitar la temporalidad para que los Estados miembros ejecutaran los planes, que elaboraron del Programa de Acción Mundial para los Impedidos. Se delimitó temporalmente entre diciembre de 1982 al año 1992 (ONU, 2010b).

En este decenio se realizaron esfuerzos para la conformación de una normativa en los procesos desarrollados, al igual, que durante el Año

Internacional. A pesar de ello, se vieron materializados, años después, en las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad en 1993 (Palacios y Bariffi, 2007: 34).

3.1.3. Directrices de Tallinn para el desarrollo de los recursos humanos en la esfera de los impedidos (1989)

Las Directrices de Tallinn tienen la particularidad de que las bases del documento fueron elaboradas por grupo de expertos. Estas se aprobaron en 1989, en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas, durante la Reunión Internacional sobre los Recursos Humanos en la Esfera de los Impedidos (CNREE, 2002: 11).

Este documento representa avances trascendentes respecto a la promoción de la participación de las organizaciones de personas con discapacidad, integradas directamente por estas personas; para lo cual, se incentiva la capacitación y labores conjuntas de organizaciones de países desarrollados con las pertenecientes a países subdesarrollados (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1989).

3.2. Declaraciones inspiradas en el Paradigma de Vida Independiente (Década de los noventa)

Las Declaraciones corresponden con los valores y las acciones que fomenta el paradigma de vida independiente. El período comprendido es la década de 1990, incluso, se puede percibir como el paradigma vigente.

3.2.1. Declaración de Cartagena (27 al 30 de octubre de 1992)²²

La Conferencia Intergubernamental Iberoamericana sobre Políticas para Personas Ancianas y Personas Discapacitadas (CIIPPAPD), desarrollada en Cartagena de Indias (Colombia) permitió la adopción y realización de la Declaración de Cartagena, con las siguientes partes: Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (CIIPPAPD, 1992). Dicha Declaración se fundamentó en diversa normas y declaraciones de las Naciones Unidas, en cuanto a sus principios y las pautas que estas brindan.

La Declaración de Cartagena incluyó el tema de transporte en un apartado exclusivo, en el cual se menciona que:

“La existencia de los medios de transporte adecuados es esencial para que las personas con discapacidades puedan desarrollar una vida independiente y logren su integración social y económica (...) Deberán adaptarse las medidas necesarias para mejorar las posibilidades de utilización de los transportes públicos por las personas con discapacidades” (CIIPPAPD, 1992).

La Declaración estima que el transporte accesible es necesario para la autonomía de las personas con discapacidad, lo cual evidentemente lo enmarca en el paradigma de vida independiente.

²² El título completo es *Declaración de Cartagena de Indias sobre Políticas Integrales para las personas con discapacidad en el Área Iberoamericana*

3.2.2. Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (20 de diciembre de 1993)

Las Normas Uniformes, como se mencionó anteriormente, surgen por las acciones desarrolladas durante el Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos. Por lo tanto, incorporan el espíritu de equiparación de oportunidades y de reconocimiento de las capacidades de las personas con discapacidad para ejercer sus derechos.

También se vislumbra, en consonancia con las normas ya citadas, la importancia del papel de las organizaciones de personas con discapacidad, puesto que:

“(...) se reconoce la necesidad de que los Estados elaboren en conjunto con las organizaciones no gubernamentales políticas apropiadas en los diferentes niveles —local, nacional y regional— y que integren las necesidades e intereses de las personas con discapacidad en los planes de desarrollo general”(Palacios, 2008: 205).

Las Normas Uniformes se han considerado el sustento básico legal para la adopción de leyes, normas y políticas relacionadas con la discapacidad, revierte la perspectiva de rehabilitación para dar paso al paradigma de vida independiente (Palacios, 2008: 205).

El marco jurídico internacional reseñado refleja la evolución de los paradigmas de discapacidad y muestra los avances en el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad.

En esta investigación, es de prioritario interés la Ley 7600, como instrumento jurídico local y que ha contemplado el derecho al transporte público accesible. Dicha ley correspondió a un momento histórico, en el cual internacionalmente se presentaban las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y surgían a nivel doméstico una serie de actores locales que impulsaban políticas de carácter similar.

4. Aspectos contextuales para la promulgación de la ley 7600

La formulación de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, conocida popularmente como Ley 7600, respondió indirectamente a las acciones internacionales que propiciaron la preocupación de los Estados por la protección jurídica y goce de los derechos de esta población.

Asimismo, las iniciativas nacionales de políticas integracionistas surgieron principalmente de organizaciones de personas con discapacidad y de diputados, que tenían un interés particular por el sector.

La autora, Rechnitzer (1996) en su investigación: “Una propuesta para el Mejoramiento de la Situación Jurídico Social de la Persona con Discapacidad en Costa Rica”, caracteriza que antes de la promulgación de la Ley 7600, la situación jurídica en el campo de discapacidad presentaba dispersión e inconsistencias. Ello, al darse una falta de sistematización de las normas, específicamente, las dirigidas a las personas con discapacidad; aunado, a las

lagunas legales y la falta de legislación sobre diferentes derechos de las personas con discapacidad, entre ellos el derecho al transporte (Rechnitzer, 1996: 133-135).

El tema del derecho al transporte, antes de la Ley 7600, estaba regulado tangencialmente por el Código Penal Ley No. 4573 del 4 de mayo de 1970, al multar al *conductor* que, sin motivo, negara el servicio de transporte, a quien pague la tarifa del servicio. De esto, las personas con discapacidad podían alegar discriminación por impedirseles el servicio, pero, se ignora la discriminación respecto a la falta de accesibilidad, por la falta de sanciones (Rechnitzer, 1996: 137).

4.1 Iniciativas de políticas de equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad

El proceso anterior a la promulgación y formulación de la Ley 7600, estuvo matizado por la presentación de diversos proyectos de ley que buscaban regular la misma materia, lo que indujo a investigaciones y discusiones en la Asamblea Legislativa y en la sociedad en general. En los próximos apartados (3.1.1, 3.1.2. y 3.1.3) encontraremos tres proyectos de ley y las políticas en el campo de la discapacidad de la Universidad de Costa Rica (UCR), en el siguiente apartado (3.1.4), que proveyeron de insumos importantes para formulación de la Ley 7600. Además, de que esta casa de estudios ha sido pionera en el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad.

Las políticas presentadas tienen un carácter *integracionista*, es decir, se identifican con la lucha por la igualdad de oportunidades de las personas con

discapacidad, al incluir conceptos como la integración, en las políticas concernientes a la discapacidad. Esto, básicamente, remonta después de la Segunda Guerra Mundial al paradigma de vida independiente y sus valores (Rechnitzer, 1996).

Los proyectos de ley que se estudiarán, fueron revisados en el seno de la *Comisión Especial Mixta con el propósito de que estudie, proponga y dictamine la Legislación pertinente para actualizar y reformular las regulaciones existentes en el campo de la discapacidad y su debida atención para estudiar este expediente y los referentes a discapacidad*, Expediente No. 12.176. Esta tenía como objeto elaborar una Ley Marco sobre integración y revisión de normativa conexas, para ello se conformó una Comisión adicional integrada por representantes de diferentes sectores interesados, que trabajaron en conjunto con la Comisión Mixta, entre ellos (CNREE, 1995: 91):²³

- Dr. Federico Montero (Representante del CNREE y presidente de la Asociación Costarricense de Lisiados)
- Lic. Álvaro Mendieta (Asesor Presidencial en Discapacidad)
- Lic. Otto Lépez (Representante de las organizaciones de personas con discapacidad)
- Licda. Ligia Bolaños (Representante suplente del Colegio de Trabajadores Sociales)
- Licda. María Eugenia Vargas (Miembro del Consejo Directivo del CNREE)
- Licda. Rosette Kleiman (Representante de los padres de familia de las personas con discapacidad)
- Máster Roxana Stupp (Representante de la UCR ante el CNREE)

²³ La Comisión Especial Mixta es creada a partir de una moción integrada a partir de las condiciones del Reglamento de la Asamblea Legislativa, en su artículo 91, en el cual se permite la inclusión de otras personas en condición de asesores, puesto, tiene derecho a voz pero no voto.

La integración de la “Comisión auxiliar” de la homóloga legislativa es de gran importancia, puesto, muestra la diversidad de actores que se involucraron en la redacción de la Ley Marco. De esta forma, los diferentes sectores participantes pudieron expresar sus opiniones e incidir en la toma de decisiones.

Los proyectos de ley que se conocieron en la Comisión Especial son:

- Proyecto de Ley para proteger la Capacitación y el Ingreso en el Campo Laboral del Sector Público de las Personas con Discapacidad²⁴
- Proyecto de Ley de Derechos de Personas con Discapacidad
- Proyecto de Ley de Integración Social del Discapacitado
- Proyecto de Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad

4.1.1. Proyecto de Ley de Derechos de Personas con Discapacidad

El proyecto de ley fue presentado ante la Asamblea Legislativa el 2 de diciembre de 1991 por el Diputado del PUSC, Juan José Trejos Fonseca bajo el expediente legislativo No. 11429 (Asamblea Legislativa, 1995b: 42,61). Finalmente, el proyecto de ley fue archivado el 31 de mayo de 1994.

El proyecto se fundamenta en la responsabilidad social y estatal de asistir a las personas con discapacidad, en relación, al tema del transporte público y se dispone que los autobuses y trenes deben contar con puestos exclusivos cerca de las puertas de acceso de salida (Asamblea Legislativa, 1995b: 54,61).

²⁴ Este proyecto no será abordado en este apartado porque no remite a una política de carácter general, más bien, se enmarca en el tema laboral, lo que es ajeno a este objeto de estudio. Refiere al Expediente Legislativo No. 11061.

4.1.2. Proyecto de Ley de Integración Social del Discapacitado (1994)

El proyecto “Ley de Integración Social del Discapacitado” fue presentado ante la Asamblea Legislativa el 26 de mayo de 1994, bajo el Expediente legislativo No. 12137 por el Diputado del PLN, Walter Coto Molina (Rechnitzer, 1996: 156).

El proyecto se formuló con trece capítulos, de ellos, se resalta el transporte en el cual se dispone el deber de los autobuseros de contar con seis asientos exclusivos para las personas con discapacidad y de brindarles un servicio sin discriminación.

El carácter general y global de atención de las personas con discapacidad incluidos en este proyecto, no fueron suficiente para asegurar su aprobación y el proyecto fue archivado, ya que se le atribuyeron una serie de insuficiencias. Sin embargo, incluía el tema de transporte público, visto como una forma de discriminación, debido a la inexistencia de:

“(...) una ley donde se establezca la obligación de los transportistas públicos de llevar pasajeros discapacitados en condiciones apropiadas, y sin incomodidades...” (Coto, 1994:5).

La anterior cita, muestra como el tema del transporte público ya comenzaba a ser discutido en los proyectos de ley y la importancia de regular tal acceso como un derecho.

Las insuficiencias y críticas señaladas al proyecto, por parte, de los diputados, instituciones públicas consultadas y personas con discapacidad, oscilaron en los siguientes temas, citados por Rechnitzer (1996:158-159): insuficiencia del régimen de sanciones y orientación proteccionista.

Tales fallas atentaban contra la efectividad de la aplicación de la ley, debido, a que las sanciones eran limitadas y no generaban suficiente coacción ante incumplimiento de derechos u otros. El caso de la orientación proteccionista, es visto, desde la óptica de las dificultades impuestas a la autonomía de las personas por la sobreprotección estatal (Rechnitzer, 1996: 159).

Posterior a este proyecto de ley, se presentó el también proyecto titulado *Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad*, que posteriormente se convirtió en la Ley 7600.

4.1.3. Proyecto de Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (1995)

Este proyecto de ley se denominó originalmente “Proyecto de Ley General para el Desarrollo, Integración y Promoción de la Persona con Discapacidad en Costa Rica”, con el expediente legislativo No. 12197. Surge por la iniciativa de la FECOLIF, organización de personas con discapacidad, con la pretensión de garantizar la protección jurídica de las personas con discapacidad. Esta organización emprendió una serie de acciones para que uno de sus miembros fuera nombrado asesor presidencial en materia de discapacidad, Álvaro Mendieta (Devandas y Madriz, 1999: 125-126).

Es presentado ante la Asamblea Legislativa el 27 de abril de 1995, después, es trasladado hacia la Comisión Permanente de Relaciones Internacionales, donde se acoge el Expediente No. 12176 de creación de la una *Comisión Especial Mixta con el propósito de que estudie, proponga y dictamine la Legislación pertinente para actualizar y reformular las regulaciones existentes en el campo de la discapacidad y su debida atención para estudiar este expediente y los referentes a discapacidad*; en la cual es valorado.

El proyecto de ley se nombró “Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad”, después de que fue dictaminado afirmativamente en la Comisión. El texto está compuesto por cinco títulos y un capítulo único. De esta forma es avalado por el Poder Ejecutivo, para presentarlo en sesiones extraordinarias. (Rechnitzer, 1996: 160-161).

El tema del acceso al transporte es abordado en el proyecto, contemplando la accesibilidad del 100% de los autobuses y del 10% de los taxis. Además de que se contempla la necesidad de la adaptación de terminales y estaciones del transporte público (Rechnitzer, 1996: 167).

4.1.4. Políticas en el campo de la discapacidad de la Universidad de Costa Rica (1995)

Las políticas en el campo de la discapacidad, fueron aprobadas por el Consejo Universitario el 17 de diciembre de 1995. Las políticas se construyeron con la participación de funcionarios de la Universidad de Costa Rica, de la administración Figueres Olsen y personas con discapacidad (Monge y Agüero, 2008: 86). Estas personas trabajaron en la confección de las políticas a través de una comisión ad-hoc (Hirsch, 1997: 70).

Las políticas mencionadas se acogen al principio de equiparación de oportunidades enunciado por la ONU. Asimismo se proclama que el marco jurídico de la Universidad debe de coincidir con ese principio (Consejo Universitario de la UCR, 17 de octubre de 1995:5).

5. Organización de personas con discapacidad y cámaras de autobuseros

Los actores estudiados, las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y las cámaras de autobuseros, nacieron respondiendo a intereses y circunstancias diferentes. Tal génesis define en parte su composición y articulación organizativa actual. En los próximos párrafos se abordará de forma breve las primeras organizaciones de estos actores colectivos, los cuales se sustentan en los trabajos finales de graduación de Muñoz (1991): *“Las Cámaras de Transporte Remunerado de personas, en el Área Metropolitana de San José, como grupo de presión, periodo 1983-1990”* y Murillo (1992): *“Evolución Histórica, Conceptual y Práctica de la Rehabilitación en Costa Rica (1940 – 1990)”*, dada la escasez de información al respecto y porque proporcionan la información de forma sistemática.

Además de las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas en este apartado se incluye al Movimiento de Personas con Discapacidad que es una organización iniciativa del CNREE, de reciente fundación (2003), y que busca tener una vocación de mayor incidencia política por parte de sus integrantes.

5.1. Cámaras de autobuseros

La décadas de los setenta y anteriores, las empresas del transporte público estaban dominadas por pequeños empresarios que se caracterizaban por relaciones familiares. En la década posterior, los pequeños propietarios del transporte público desaparecen de escena, para darle paso a grandes empresas, que presentaban gran concentración de capital y de unidades de

transporte. El traslado de las rutas de esas familias a las grandes empresas, produjo la necesidad de una mayor articulación, pero, de tipo empresarial (Muñoz, 1991:125-126).

En la década de los ochenta, el mantenimiento de la flotilla de autobuses era responsabilidad del Estado, lo que generaba grandes divergencias entre los autobuses de las rutas (Muñoz, 1991: 132).

Los transportistas del Área Metropolitana, se agruparon en su mayoría, en la Cámara Nacional de Transporte (CNT). En 1988 se produce una bifurcación en dicha cámara y se crea la Cámara de Transportistas de San José (CTSJ) en ese año. El autor Muñoz (1991) señala que las diferencias se deben a la lucha por los subsidios y las negativas de algunas cámaras de realizar acciones conjuntas, para presionar a los actores oficiales (Muñoz, 1991: 139-141).

5.2. Organizaciones de personas con discapacidad

Las primeras organizaciones relacionadas con el tema de discapacidad remitían a asociaciones de padres de personas con discapacidad, en la década de los cincuenta, por lo que se trata de voceros de las personas con discapacidad. Las organizaciones de personas con discapacidad, conformadas prioritariamente por personas con dicha condición, surgen hasta mediados de la década de los setenta. (Murillo, 1992: 171). En los próximos apartados se señalan las organizaciones de personas con discapacidad integradas por: personas con discapacidad o voceros y las conformadas por personas con discapacidad. Cabe destacar, la excepción de la Federación de Organizaciones de Padres y Amigos de Personas con Necesidades Especiales, que surgió en los setentas, período de auge del último tipo de organización mencionado.

5.2.1. Organizaciones de personas con discapacidad integradas por padres de familia o voceros

La Asociación de Padres de Niños Sordos de Costa Rica, es fundada en 1965, se conforma por un grupo de padres con el apoyo del Club Rotario de Cartago. Se encauzan principalmente a realizar acciones para facilitar y crear servicios para la población sorda (Murillo, 1992: 102).

En 1969 surge la Asociación Costarricense de Padres de Niños Excepcionales (ACOPANE), la cual estaba encabezada por el Dr. Clodomiro Mora, quien fungió como presidente y sus labores se direccionaban a ser el vocero de padres con niños sordos (Murillo, 1992: 102).

5.2.2. Organizaciones integradas por personas con discapacidad

Las primeras organizaciones integradas exclusivamente por personas con discapacidad, se remontan a mediados de los setenta. De esta forma se encuentran las siguientes:

La Asociación de Sordos de Costa Rica, fundada en 1974, dos años después se funda la Asociación Costarricense de Lisiados (ACL), en 1976. La ACL tuvo sus orígenes bajo la inspiración del sacerdote, Alfredo Gallego, que tuvo la iniciativa de capacitar y reunir a un grupo de personas con discapacidad física, para consolidar una organización conformada y direccionada únicamente por personas con discapacidad (Murillo, 1992: 171).

Posteriormente, en 1976, se realizaron capacitaciones al ACL, por parte del experto en la Organización Internacional del Trabajo, Sr. Joao Ferreira (Murillo, 1992: 171).

En 1987, se conformó la Federación Costarricense de Limitados Funcionales (FECOLIF), la cual estuvo integrada como una Federación:

“(...) Asociación Costarricense de Lisiados, Asociación de Sordos de Costa Rica y Asociación Pro Trabajo, Capacitación e Integración del No Vidente. (268) Posteriormente se unirán a esta Federación la Asociación Costarricense de Pacientes Miastémicos, la Asociación Costarricense de Síndrome de Down, la Asociación Herediana de Sordos, la Asociación Costarricense de Deportes en Silla de Ruedas, la Asociación Costarricense de Espina Bífida y la Asociación de Limitados Funcionales Universitarios” (Murillo, 1992: 172).

En 1983, se conformó otra Federación, la Federación de Organizaciones de Padres y Amigos de Personas con Necesidades Especiales, la cual surgió a partir del Seminario Sobre la Participación de la Familia en el Proceso de Rehabilitación Integral, organizado en 1983 por el Consejo (Murillo, 1992: 164-165). Esta organización es una excepción al movimiento de organizaciones integradas exclusivamente por personas con discapacidad.

En el “Diagnóstico Nacional sobre la Situación de Empleo de Personas Discapacitadas”, de Costa Rica, citado por Murillo (1991), se menciona que la década de los ochenta incrementó el número de organizaciones, por:

“a) la consolidación de un organismo como el Consejo, que ha estimulado la organización de las personas discapacitadas, de los padres y de la comunidad; b) el desarrollo teórico-conceptual en rehabilitación, especialmente en cuanto a la necesidad de una mayor participación de las diferentes disciplinas científicas y la importancia de la participación de la persona discapacitada y su familia en el proceso de rehabilitación; c) la aprobación y divulgación del Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad por parte de las Naciones Unidas; d) un creciente grado de conciencia en las propias personas discapacitadas de su derecho y responsabilidad a una participación más activa y directiva en la rehabilitación integral y la prevención de, la deficiencia y la discapacidad” (Murillo, 1991:171).

Los factores que han influenciado el incremento de las organizaciones de personas con discapacidad, se relacionan con las normas de las Naciones Unidas y la valoración de las personas con discapacidad, como sujetos indispensables en la toma de decisiones de los temas que les afectan directa o indirectamente.

5.3. Movimiento de Personas con Discapacidad promovido por el CNREE (2005)

El Movimiento de Personas con Discapacidad surge por iniciativa del CNREE, que lo propone como un proyecto para fomentar el empoderamiento de los derechos de las personas con discapacidad y su participación política (Castro, 2010: 3). Está compuesto por personas con discapacidad y representantes de organizaciones. Se originó en las sedes regionales del CNREE, en las ocho regiones: Chorotega, Huetar Norte, Pacífico, Occidente, Brunca, Atlántico, Oriente y Central (Castro, 2007: 3-4).

6. Conclusiones

En conclusión, las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas surgen debido a motivos e intereses diferentes. Los primeros surgen para defender sus derechos y participar de la toma de decisiones; mientras las cámaras de transportistas surgen en estructuras mucho más amplias (especies de federaciones de cámaras) para darle un carácter más “empresarial” a su articulación. La vocación de los actores colectivos los estructura bajo los conceptos de nuevo movimiento social y grupo de presión tradicional respectivamente, esto, denota la ventaja de las cámaras de transportistas, presentan una ventaja por su organización corporativa, que:

“(...) es un elemento fundamental para explicar la fuerza política de los transportistas, al permitirles establecer un diálogo constante y sostenido con el Estado, al tiempo que las acciones de presión impulsadas por estos organismos demuestran el grado de cohesión de los empresarios” (Muñoz, 1991: 137).

La cita anterior, rescata lo señalado por Mora (1989:36) acerca de como el tipo de relaciones de los actores con el Estado afecta la capacidad de influencia de los actores. De esta forma, los transportistas al mantener relaciones armoniosas y consistentes con el Estado se benefician con un mejor posicionamiento de sus intereses en la agenda pública y ello, magnifica sus probabilidades de éxito en una negociación. Las afirmaciones de Mora son recaladas por Cohen y Arato, al señalar como las acciones de las identidades colectivas introducen sus valores y objetivos en el proyecto cultural como parte del sistema, así, es que el diálogo permanente y formalizado entre los transportistas y el Estado favorece la aceptación de su proyecto social. Asimismo, este actor colectivo (grupo de presión) desarrolla acciones de

carácter instrumental al coincidir con los valores del sistema (Cohen y Arato, 2001:568 y 584).

En el caso de las organizaciones de personas con discapacidad como nuevo movimiento social sus orígenes son diferentes, remiten a una *política de identidad* que se manifiesta para luchar por un espacio en la arena política. Ello, considerando la invisibilización de la población de personas con discapacidad y el tratamiento asistencial por parte del Estado que induce a las organizaciones a diseñar acciones estratégicas que afecten las acciones normativas e instrumentales del Estado, es decir, propias del sistema.

En Costa Rica el X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC), en el año 2011, estimó que aproximadamente el 10,5% de la población posee alguna discapacidad; según sexo, las mujeres representan el 52% y el 48% los hombres, lo que demanda una atención oportuna e integral a las personas que se encuentran en esta condición.(Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011). Es por esto que es vital brindar suficiente atención a estas poblaciones y seguir de cerca el desarrollo y defensa de sus derechos.

Capítulo cuarto

El proceso de redefinición de la ley 7600: los proyectos de ley y las acciones de los actores

El proceso de redefinición de la Ley 7600 en el tema de transporte público remunerado, contemplando específicamente la modalidad autobús, será entendido como el conjunto de acciones institucionales (proyectos de ley, recursos de amparo y discusión en espacios institucionales) y no institucionalizadas (manifestaciones, cese de obligaciones y bloqueos) que se desarrollaron en el contexto del vencimiento del Transitorio VI de la Ley 7600 hasta el año 2010.²⁵

De esta forma, en esta investigación se interpreta el proceso de redefinición de la Ley 7600, como el conjunto de una serie de acciones legislativas, vertidas en las iniciativas de proyectos de ley de diputados; así como las manifestaciones, institucionalizadas o no, de los actores en estudio y las instituciones públicas.²⁶

Las acciones institucionales y no institucionales señaladas, que forman parte del proceso de redefinición de la Ley 7600, muestran la incidencia de los actores no oficiales en la toma de decisiones de los actores oficiales, ya sea, a través del uso de mecanismos institucionales o acciones de presión para que

²⁵ Los proyectos de ley contemplados en la investigación remiten a los expedientes legislativos: 15268, 15967, 16318, 17267 y 17485.

²⁶ Las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas realizan acciones con el objeto de incidir en la toma de decisiones.

sus objetivos y proyectos sean incorporados como parte del sistema, es decir, que se incluyan en la *acción normativa* (jurídica), en este caso la reforma a la ley.

En este capítulo, se hará una descripción de los acontecimientos que se relacionaron con las acciones no legislativas y la exposición de motivos de los textos base de los proyectos de ley.

Los proyectos de ley mencionados en esta investigación no pretenden ser asumidos como los únicos dirigidos a las personas con discapacidad en el período de estudio de la investigación, sino, que se refieren al transporte público en la modalidad autobús, en el período 2003- 2010 (Capítulo V) y el Transitorio VI de la Ley 7600.²⁷

1. Acciones no legislativas que enfrentan el vencimiento de la prórroga de la Ley 7600 (Transitorio VI)

²⁷En el período en estudio se discutieron proyectos sobre el tema de discapacidad que no competen a esta investigación, como: Proyecto de ley de Modificación del artículo 47 de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y del artículo 2 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi (Expediente legislativo No. 15931), Proyecto de ley de Creación del artículo 41 bis de la Ley No. 7600, de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996 (Expediente legislativo No. 16.857) y otros.

Las actuaciones de las instituciones públicas (vg. CTP), organizaciones de personas con discapacidad y cámaras de transportistas que serán revisadas en este capítulo corresponden a la etapa previa a la promulgación de la *Ley de Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad No. 85,556 del 25 de noviembre de 2006*, en la cual se definió que en ocho años se debe acondicionar la flotilla nacional del transporte público masivo.

Un ejemplo de las publicaciones en los medios de comunicación sobre este tema, es un Editorial en el periódico La Nación, en el que se enfatiza el desfase entre lo dispuesto en la legislación y lo aplicado, en el cual se señala:

“La inobservancia de las leyes respectivas ha inducido [a] este grupo de compatriotas a interponer recursos de amparo ante la Sala Constitucional con el fin de salvaguardar sus derechos” (Editorial, 2003).

La cita anterior, trae a colación una de las estrategias de incidencia de los actores que fue la interposición de recursos de amparo de acuerdo a sus intereses, debido a que algunos objetaron la ampliación del plazo para adaptar los autobuses de servicio público y otros alegaban la necesidad de un plazo mayor para detener el cobro de multas a causa del vencimiento del transitorio en el 2003.

Además, la prensa informó respecto al debate en el Parlamento por la reforma a la Ley 7600 y las resoluciones de la Sala Constitucional, tal es el caso del Diario Extra, en el cual se comunicó sobre una conferencia de prensa en la cual participaron: Viviana Martín (Viceministra de Obras Públicas y

Transportes) y representantes de autobuseros (Foro Nacional de Transporte y representante de los autobuseros en el CTP). De esta manera, estos personeros señalaron la importancia de que el Poder Ejecutivo convocara el proyecto de reforma de la Ley 7600 (expediente legislativo N°. 15967) y se enmendaran las observaciones realizadas por la Sala Constitucional a la iniciativa. De lo contrario, el país colapsaría si salen de circulación el 90% de autobuses porque no estaban adaptados a la legislación en accesibilidad (Hernández y Sandí, 5 de agosto de 2006).²⁸

1.1. Marcha de personas con discapacidad en conmemoración de los siete años de promulgación de la Ley 7600 (29 de mayo del 2003)

El 29 de mayo de 2003, fecha de conmemoración de los siete años de promulgación de la Ley 7600 y del vencimiento de algunos de los transitorios para cumplir con las obligaciones devengadas por la ley. Dicho panorama fue el escenario para la realización de una marcha por parte de las personas con discapacidad y solicitar formalmente al Gobierno de la República, en la persona del presidente de la República, Abel Pacheco de la Espriella, el acatamiento efectivo de la ley (COINDIS, 2003).

El pliego de peticiones hacia el Gobierno, fue ideado por las organizaciones de personas con discapacidad durante una Asamblea General de organizaciones. Este fue el insumo principal para la negociación, el cual se estructuró en cuatro rondas. Este apartado se basará en la cobertura de la revista electrónica *Disability World* y las actas de la Junta Directiva del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial, dado la falta de

²⁸ La información señalada será profundizada en el apartado del expediente No. 15967.

documentación oficial o registros, por parte del Poder Ejecutivo, acerca de la negociación en el Registro Nacional y Casa Presidencial.

En la ejecución de la Asamblea General de Organizaciones de Personas con Discapacidad del 15 de marzo de 2003, se aprueba el pliego de peticiones y se elige un comité de representantes para negociar sus demandas, compuesto por: presidente de la Asociación de Talleres Protegidos y también Presidente de la Federación Red ProPersonas con Discapacidad, Francisco Villalta Montes; además, Jesús Hernández Hernández, Presidente del COINDIS.²⁹ Éstos, junto a Catalina Devandas Aguilar, Vicepresidenta del Foro por los Derechos de las Personas Discapacidad y Luis Fernando Astorga, Presidente de la misma organización (Astorga, 2003).

El pliego fue entregado con anticipación al día de la marcha a la Primera Vicepresidenta de la República, Lineth Saborío, el 11 de abril de 2003 para que conociera sus demandas y así, obtener una respuesta articulada el día de la concentración (COINDIS, 2003).

Además de los actores de las organizaciones se involucraron algunos actores oficiales como contraparte gubernamental en la negociación que son: Carlos Monge como Viceministro del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), Karla González como Viceministra del MOPT, Wilfredo Blanco como Viceministro del (Ministerio de Educación Pública (MEP) y Róger Carvajal quien era el Presidente Ejecutivo del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), así

²⁹El nombre de Asociación de Talleres Protegidos, puede inducir a confusión, por ello, se aclara que trata de una organización de personas con discapacidad que se concentra, primordialmente, en el tema del desarrollo de habilidades para la empleabilidad.

como Lineth Saborío, representante mencionada.³⁰ Se da tal conformación porque las peticiones atañen a los asuntos de esas instituciones. La inclusión de este tipo de actores faculta la capacidad de compromiso de recursos públicos, por ende, la capacidad de decisión en la esfera estatal.

La marcha fue convocada por el COINDIS, en el aviso señalaba a las organizaciones de personas con discapacidad sobre los aspectos básicos de logística, como lo son: que la concentración iniciaría en las instalaciones del Grupo Colombia (Zapote, San José) para trasladarse a casa presidencial e informar que dicha actividad tenía el propósito de exigir respuesta al pliego de 10 puntos. Asimismo, se aclara que (COINDIS, 2003):

“(…) Debido a que el Comité no cuenta con recursos para esta gran movilización, los gastos de transporte y alimentación de los participantes corren por cuenta de cada organización participante. Se solicita además, elaborar pancartas con temas alusivos tomando en cuenta que este año vencen la mayoría de los plazos señalados a las instituciones del país para hacer efectiva la igualdad de oportunidades”. (COINDIS, 2003).

La convocatoria realizada, por la organización señalada, revela la insuficiencia de recursos y la dificultad para implementar las estrategias ideadas. Ello, si se considera que las personas con discapacidad se ven afectadas por la inaccesibilidad que pretenden denunciar. La personera de la Organización N° 1 menciona que:

“Las luchas las hemos dado las organizaciones con las uñas porque nosotros no tenemos presupuesto para pagar buses, para hacer concentraciones...a como nosotros podemos hacemos concentraciones” (Organización N° 1, 2011).

³⁰ Durante la presentación del pliego era presidenta en ejercicio debido a la ausencia del presidente de la República.

De las observaciones la Organización N° 1 se desprenden la carencia de recursos para implementar las estrategias, situación que afecta sus capacidades y probabilidades de éxito de incidencia.

Las organizaciones de personas con discapacidad, específicamente, los representantes que conformaron el Comité que negoció con el Gobierno, no disponían de instalaciones propias, estas les eran prestadas para realizar sus reuniones y poder preparar sus estrategias para las rondas de negociación, según Organización No. 1 (2010) las actividades se desarrollaban:

“(..) en el Banco Popular, la Asamblea de Trabajadores nos prestaba el auditorio, la sala de sesiones del Banco (...) nos reuníamos ahí y la Defensoría de los Habitantes nos acompañaba” (Organización N° 1, 2011:7).

De esta forma, la Defensoría de los Habitantes participó con un rol de “acompañante” en el proceso de negociación y en la marcha. Asimismo, se denota la ausencia del CNREE, que es el ente rector en materia de discapacidad lo que da luces de la desarticulación en la formulación de las estrategias.

1.1.1. Pliego de peticiones

En este apartado se citan las demandas concretas enunciadas por el grupo negociador de las organizaciones de las personas con discapacidad, de acuerdo a Astorga (2003). Los 10 asuntos que se demandaron en la negociación, conocido como *pliego de peticiones*, son (Astorga, 2003):

“1) Que el Ministerio de Educación Pública (MEP) garantice el acceso a la educación tanto en centros públicos como privados de todas las personas con discapacidad que demanden este servicio, erradicando cualquier forma de discriminación en la matrícula en razón a la discapacidad. 2) Que el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) a partir del presente año 2003, abra cursos especiales de formación técnica para el trabajo para personas con discapacidad dentro de un plan de formación dual que involucre a empresas privadas interesadas en su contratación laboral. 3) Que el Poder Ejecutivo impulse un proyecto legislativo que proteja y regule el trabajo protegido y le brinde apoyo técnico y económico a las organizaciones que desarrollan esta modalidad socio-productiva que beneficia a centenares de personas con discapacidad. 4) Que el Poder Ejecutivo se comprometa a la creación de un Fondo Nacional de Crédito para el Desarrollo de la Pequeña Empresa y Microempresa conformada por personas con discapacidad o sus familias de 500 millones de colones, que funcione en algún banco del sistema bancario nacional, con créditos blandos, accesibles en sus requisitos para las personas con discapacidad y que garantice la formación técnica y administrativa de las personas beneficiarias mediante un convenio con el INA. 5) Que al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) se le dote de los recursos presupuestarios necesarios para el desarrollo de una política de promoción de empleo para las personas con discapacidad tanto para el sector público como privado con metas de incorporación al trabajo anuales y bien definidas. 6) *Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) garantice que para el presente año 2002, todas las empresas de transporte público cuenten con al menos dos unidades accesibles para todas las personas con discapacidad, incluidas las usuarias de sillas de ruedas.* 7) Que el MOPT exija a los concesionarios y permisionarios del transporte público facilidades de acceso en las terminales y al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la construcción de plataformas en las paradas, que garanticen el acceso libre y seguro de las personas con discapacidad a los autobuses de ruta. 8) Que las instituciones encargadas garanticen a las personas con discapacidad y sus familias, que cumplan los requisitos fijados por la ley, el bono y medio y las facilidades para la adquisición de una vivienda digna y accesible. 9) Que el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) establezca parámetros más apropiados y justos a la hora de categorizar pobreza asociada con discapacidad. 10) Que el Poder Ejecutivo garantice el cumplimiento efectivo del papel rector en discapacidad que ostenta por ley el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE), fortaleciendo su presupuesto anual en un 25 % y nombrando a representantes institucionales en la Junta Directiva de la entidad con poder resolutivo; asimismo que el Poder Ejecutivo se comprometa a enviar a la Asamblea Legislativa un proyecto de reforma a la ley 7600, en lo referente al porcentaje de representación de organizaciones de personas con discapacidad ante la Junta Directiva del CNREE en se incremente al 50%” (resaltado no es del original) (Astorga, L. 2003).

El pliego de peticiones expresa la inconformidad de las organizaciones por el incumplimiento de la ley de las instituciones públicas. Las objeciones se focalizan en problemas presupuestarios, falta de acciones específicas y fiscalización de las entidades responsables. Ello, al remitirse a la afectación de derechos como: la educación, transporte, trabajo, vivienda y participación política.

1.1.2. Rondas de negociación de los 10 puntos

El debate acaecido por los diez puntos citados, originó una negociación organizada en cuatro rondas para definir los términos de acatamiento de las solicitudes, los cuales fueron modificados en el transcurso del proceso.

- **Primera ronda**

En el primer encuentro entre las partes negociadoras se realizó el 29 de mayo de 2003, día de la marcha. Ese día se procedió a presentar formalmente las peticiones ante la Vicepresidenta, con el objetivo de explicar las motivaciones de dicho pliego así como las pretensiones para con ellas.

La Secretaría General del FEREPRODIS, Ligia Araya (2010) narra sus impresiones del primer encuentro y entrega del pliego:

“Nos reunimos como 2000 personas nos acompañó el Defensor de los Habitantes, Presidenta del Consejo Nacional de Rehabilitación, funcionarios del Consejo y algunos diputados como dos o tres...fuimos a Casa Presidencial y nos mantuvimos al frente con pancartas, con “tumbacocos” y de todo, verdad, y nos dijimos que no nos íbamos de ahí,

hasta que nos recibieran, entonces, seguro Doña Lineth se obstinó porque Don Abel no estaba entonces dijo que entrara una comisión y ya nosotros la teníamos” (*Sic*) ((Organización N° 1,2011:6).³¹

La cita anterior manifiesta la participación de otros actores que se alían con las organizaciones, que coadyuvan a darle credibilidad a la realización de la marcha, y aportan a la validez de las demandas.

El representante del COINDIS, José Joaquín Porras, señaló en una sesión de la Junta Directiva del CNREE sus apreciaciones respecto al débil apoyo que recibió la comisión encargada de negociar, pues:

“En la marcha que se realizó a Casa Presidencial el 29 de mayo del año pasado [2003] (...) Ese día se conformó una comisión que nunca recibió apoyo del Consejo para darle seguimiento a la negociación. Siguen trabajando en esa negociación y poco a poco se han ido desmotivando, ya que son personas pobres con discapacidad que no tienen medios para desplazarse” (Junta Directiva del CNREE, 10 de junio del 2004:45).

Si bien, se trata de la apreciación de un representante evidencia diferencias entre los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad y el CNREE.

- **Segunda ronda**

En esta ronda desarrollada el 3 de junio de 2003, se formuló la agenda de negociación de manera conjunta, se estipuló con cuales jerarcas institucionales se entablaría relación para concretizar los 10 puntos del pliego,

³¹La “tumbacocos”, como se le conoce popularmente, refiere a un vehículo acondicionado con parlantes para brindar servicios de perifoneo.

es decir, se jerarquizó y delimitó los temas a negociar. Los jefes participantes formaban parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), MOPT, MEP, MOPT y el INA, como se citó en el apartado (1.1).

En esta reunión se manifestaron los lineamientos generales de las instituciones para poder empezar la negociación. Se determinó que se realizarían reuniones entre el equipo negociador de las personas con discapacidad y cada uno de los jefes para plasmar o positivizar de alguna manera los acuerdos alcanzados mediante programas, proyectos u otros.

En esta segunda ronda se alcanzaron acuerdos parciales sustantivos considerando que se generaron compromisos entre las partes para operacionalizar lo acordado. No se dispone de la información precisa de los acuerdos específicos respecto a los puntos, pero, Astorga (2003) recalca que se alcanzaron medidas concretas, esto a diferencia de la primera ronda en la cual solamente se debatió.

- **Tercera ronda**

En esta etapa se establecieron los compromisos que las diferentes instituciones deberían cumplir, y también cómo las llevarían a cabo y con qué medios (humanos, económicos, entre otros) se realizarían (Astorga, L. 2003).

En relación al tema del transporte público, modalidad autobús, la negociación se desarrolló en diversas reuniones con:

“(...) la viceministra Karla González y con representantes del sector privado, agrupados en el Foro Nacional del Transporte. Ahí, en intensas negociaciones, se fraguó el acuerdo que hoy día se ha materializado en

mejoras en la accesibilidad y en la adquisición de estos 150 autobuses accesibles” (Astorga, 2004).

La participación del sector de transportistas en la representación del Foro Nacional de Transporte, la cual acoge a la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Asociación Cámara de Transportistas de San José; Consorcio de Autobuseros de Cartago; Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia; y la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico, muestra la identidad legitimadora de este actor (Corrales, 2009:8). Ello, en el sentido de que refuerza la dinámica estatal al coincidir con su lógica y el hecho, de que sus recursos le otorgan capacidad de decisión respecto a la aplicación de la legislación.

- **Cuarta Ronda**

La labor en la última ronda se fundamentó en recopilar y consolidar los acuerdos a los que se llegó en la tercera sesión. Las intenciones finales consistían en la generación de un documento, según Astorga (2003) que:

“Las organizaciones elaboraríamos y presentaríamos un documento general que amarre a todos esos acuerdo y en el que la Vicepresidenta se comprometa con representante del Gobierno con las personas con discapacidad y se conviertan en garante efectiva de los acuerdos suscritos” (Astorga, 2003).³²

³²La investigación bibliográfica de tal documento fue infructuosa, parece no existir ningún documento que revele los avances de los acuerdos originados en la negociación ni siquiera de la firma de ningún acuerdo.

Finalmente, según Araya (2010) el cumplimiento de los compromisos fue casi nulo, se tuvieron reuniones con los ministros quienes adquirieron obligaciones que no cumplieron.

El CNREE señala como logro el que se brindara un espacio permanente en el Consejo Social de Gobierno a dicho ente como resultado de las demandas planteadas al Gobierno el 29 de mayo de 2003 (Junta Directiva del CNREE, 12 de junio del 2003: 85).

Es preciso clarificar que los acuerdos no son anotados porque son omitidos en las entrevistas realizadas y en la información documental. Es así, que se desarrollaron compromisos de diversa índole con los diferentes ministerios e instituciones involucradas.

En el contexto del vencimiento del transitorio VI y las responsabilidades dispuestas al MOPT en este. El CTP, órgano adscrito al ministerio especializado en materia de transporte público, debió establecer algunas medidas ante la limitada aplicación de la Ley 7600 respecto a la adecuación de los autobuses.

1.2. Plazo adicional para que se adapten los autobuses (CTP)

El plazo adicional surgió como parte de la moción del Lic. Rafael Chan Jaén, Director General de la División de Transportes, acerca de la entrada en vigencia de la Ley 7600, fue presentada el 29 de mayo de 2003 fecha en que

se cumplió el vencimiento de la disposición transitoria. En dicha moción se concede un permiso de tres meses adicionales antes de que el MOPT imponga las sanciones correspondientes a la infracción. Las sanciones estimadas en la moción son:

“Para esos efectos, el mismo texto concede un plazo no mayor de tres meses para hacer las adaptaciones del caso, o de lo contrario, además de la imposición de la multa respectiva por parte de la autoridad judicial competente, procederá la supresión de la unidad hasta que se le efectúen las adaptaciones que correspondan para no conceder o prorrogar concesiones de esa clase” (CTP, 29 de mayo de 2003: 6).

Finalmente, la moción propuesta es dictaminada como un acuerdo firme de la Junta Directiva del CTP, durante la sesión extraordinaria 07-2003, la cual tiene como consecuencia que no se autorice:

“(…) el inicio de operaciones de nuevos concesionarios o permisionarios que no cuenten con las unidades adaptadas a las exigencias de la Ley 7600 y su Reglamento. La misma disposición se aplicará en los casos que proceda la prórroga de las prórrogas existentes” (CTP, 29 de mayo de 2003: 6).

Ante el acuerdo en firme, el señor Olman Bonilla Oconitrillo, representante del sector empresarial del transporte remunerado en la modalidad, buses, microbuses o busetas, votó de forma negativa y argumentó que:

“(…) se deduce que los permisionarios y concesionarios están sujetos en sentido genérico a lo que indica la ley, pero en un sentido estricto, y de conformidad al contrato de concesión, el cumplimiento se dará en los términos que indique el concedente, sea mediante el Reglamento Ejecutivo de la ley, mediante el manual de RTV, o acuerdos de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público. De conformidad con la Ley 3503, el

empresario no tiene autonomía en la materia para decidir una cosa u otra fuera de lo que indiquen las normas citadas anteriormente. Por la misma razón, no podría acusársele de incumplimiento por no cumplir requisitos más allá de esas normas” (CTP, 29 de mayo de 2003: 9).

Los argumentos del señor Bonilla tienen como antecedente la problemática por la carencia del Manual Técnico de RTV con los requisitos para implementar la Ley 7600 en los autobuses, específicamente, de la rampa hidráulica. De esta forma, Bonilla sostiene que las razones del incumplimiento se deben a que las concesiones están sujetas a requisitos que no incluyen las exigencias de la ley y que no es responsabilidad de los empresarios incluirlas, si las propias autoridades las omiten.

2. Proyectos de ley del proceso de redefinición de la Ley 7600³³

Los proyectos de ley son descritos a partir de la exposición de motivos realizada por el diputado (a) o diputados (as) proponentes. Por lo tanto, se extraen, brevemente, los objetivos y las principales propuestas.

Los proyectos referidos en los apartados 2.3 y 2.4 muestran la perspectiva de modificación de la Ley 7600, en el tema de la vida útil de los autobuses, pues los autobuses nuevos deben de cumplir con las disposiciones de la Ley 7600 para que a las empresas se les otorguen permisos o concesiones. El resto de proyectos de ley aluden a reformas del porcentaje de autobuses que deben ser adaptados y la ampliación del transitorio.

³³ El trámite actual de los proyectos de ley puede ser visto en el Anexo No. 2.

2.1. Proyecto de Ley de Reforma de la Ley 7600 (Expediente legislativo No. 15268)

El proyecto de ley fue presentado el 29 de mayo del 2003 ante la Asamblea Legislativa, por Ricardo Toledo, diputado del PUSC. Dicha iniciativa plantea la ampliación de la prórroga original de siete años de la Ley 7600 en tres años más, para configurar un plazo total de 10 años que hubiese vencido en el año 2006. La propuesta se desarrolla durante el vencimiento de gran parte de las disposiciones transitorias.

La mayoría de las disposiciones transitorias de la Ley 7600, estipulan que las instituciones públicas y privadas en termino de siete años debían de culminar con las acciones necesarias para acatar cabalmente las obligaciones de la legislación, dicho plazo se venció en el año 2003. Los transitorios contemplados en el proyecto de ley (se incluye la institución responsable) son: *transitorio I* (Ministerio de Educación Pública), *transitorio IV* (Caja Costarricense de Seguro Social y el Instituto Nacional de Seguros), *transitorio V* (instituciones públicas y privadas de servicio público), *transitorio VI* (Ministerio de Obras Públicas y Transportes) (Asamblea Legislativa, 1996: 39-40).

El diputado Toledo expone que se requiere de este lapso adicional para que puedan ser cumplidas los compromisos de las instituciones públicas y privadas para asegurar el ejercicio pleno de los derechos de las personas con discapacidad. Ello, considerando que las actividades implican inversiones y recursos económicos. La propuesta del diputado se resume en una nueva prórroga para llevar a cabo las obligaciones de los transitorios (Toledo, 2003:1).

La Directora Ejecutiva del CNREE, Bárbara Holst, señaló a través de una carta la petición de que el Lic. Ricardo Toledo retirara el proyecto de ley de la corriente legislativa (Holst, 8 de agosto de 2003:2). No obstante, el proyecto fue archivado el 9 de agosto de 2007 (Asamblea Legislativa, 6 de octubre de 2012).

2.2. Proyecto de Ley de Modificación del artículo 46 de la Ley 7600 (Expediente legislativo No. 15967)

El proyecto de ley fue iniciativa del diputado del PUSC, Federico Vargas Ulloa, persona con discapacidad física, quien lo presentó ante la Asamblea Legislativa el 3 de agosto del 2005.

En la exposición de motivos del proyecto se recalca el papel del CNREE en el desarrollo de políticas públicas dirigidas a las personas con discapacidad, se expresa que fue la labor de este ente rector lo que dió pie a la formulación de la Ley 7600 mediante la visibilización de la población con discapacidad (Vargas, 2005: 1).

El proyecto de ley se enuncia como un medio para ajustar la Ley7600 a la realidad del país, en tanto pretendí el alcance de mayores beneficios. El objetivo es la reforma del artículo 46 de la Ley 7600, el cual originalmente versa así:

“(…) Para obtener permisos y concesiones de explotación de servicios de transporte público, será requisito que los beneficiarios de este tipo de contrato presenten la revisión técnica, aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que compruebe que cumplen con las medidas establecidas en esta ley y su reglamento”(Asamblea Legislativa, 1996:18).

El diputado Vargas arguye que es necesario concretar los requisitos y características mínimas que deben cumplir las unidades de transporte público para obtener los permisos y concesiones. Las características señaladas con rango de ley serían: asientos de uso preferencial, pisos de material antideslizante y un porcentaje de unidades equipadas con mecanismos que permitan el acceso de las personas en silla de ruedas (Vargas, 2005: 2).

Finalmente, lo que se expresa en el proyecto de ley es una serie de requisitos, los cuales según el Informe Técnico del Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa se encuentran en el artículo 165 del *Decreto Ejecutivo del Reglamento de la Ley N° 7600 sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, No. 26832-MP del 20 de abril de 1998* por lo que la reforma no devendría en obligatoria ni necesaria, es decir, las características propuestas ya fueron contempladas en el Reglamento (Linkimer, 2005:10).³⁴

Además, Vargas estipula en el proyecto de ley un porcentaje para el cumplimiento de la accesibilidad, distinto al de la Ley 7600:

“(…) cada empresa que sea titular de un permiso o concesión de transporte público, modalidad autobús, buseta o microbús, debe contar con al menos el ocho por ciento (8%) de su flota total equipada con dispositivos adecuados para el ingreso y descenso de personas en sillas de ruedas. Las empresas cuya flota total sea menor a trece unidades (13), deberá tener al menos una unidad equipada” (Vargas, 2005: 3).

El extracto del proyecto de ley expuesto en la cita anterior, es considerado por Linkimer (2005:7) el único resultado novedoso, no obstante, este podría ser ejecutado a través de una modificación al Reglamento de la Ley 7600.

³⁴ El documento se denomina *Informe Técnico del proyecto de ley de Modificación del artículo 46 de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley No. 7600, de 2 de mayo de 1996*, que se encuentra en el Expediente legislativo No. 15967.

La adición del porcentaje es interpretado por Vargas como el método para ajustar la Ley a la realidad, pero que implicaría la disminución de la obligación legal del 100% del transporte público accesible por un 8% de la flota de cada empresa.

El Foro Nacional de Transporte discutió en el seno del CNREE, las posibilidades de llegar a algún acuerdo para aplazar la instalación de las rampas y la accesibilidad de las unidades. Asimismo, presentaron una nota para presentar el plazo máximo posible para adaptar la flota con las rampas a causa de facultar la adecuación de la infraestructura vial y favorecer el impacto tarifario en la población (Foro Nacional de Transporte, 23 de febrero de 2006:1).

Cuadro No.3
Propuesta Foro Nacional de Transporte

MODELO	PERIODO DE GRACIA EN AÑOS	AÑO DE CUMPLIMIENTO
2000	10	2016
2001	11	2017
2002	12	2018
2003	13	2019
2004	14	2020
2005/2006	15	2021

Fuente: (Foro Nacional de Transporte, 23 de febrero de 2006:1).

En nota enviada a la diputada Mayi Antillón por parte del Despacho de la viceministra de transportes, la Licda. Karla González y la Dra. Viviana Martín, a través de las cuales señalaban dos acuerdos que fueron pactados durante una reunión realizada en el MOPT, establecieron: aplicar las normas del Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO) las cuales refieren a las características técnicas para la accesibilidad del transporte público; así como, actualizar el reglamento de la Ley 7600 en cuanto sea reformada en la Asamblea Legislativa (DT-06-520, 14 de junio de 2006).

En la discusión legislativa, fue en la sesión de trabajo de la Comisión Plena Legislativa Primera que participan junio de 2006, que se expusieron las posturas respecto al texto base del expediente 15.967.

Tabla No.7

Líneas discursivas de actores que participaron en la sesión de trabajo en la Comisión Legislativa Plena Primera del 31 de mayo de 2006

Representante	Organización	Líneas discursivas
Mario Devandas	Comité de Información de las Organizaciones de las Personas con Discapacidad (COINDIS)	Necesidad de incluir las normas de revisión técnica de los autobuses accesible al manual técnico de RITEVE SyC. Así como, lo indispensable de reglamentar cualquier reforma que se le haga a la Ley 7600. No hay consenso entre las partes (incluidos los diputados) respecto a los plazos de prórroga del Transitorio incluidos en los proyectos de ley.
Álvaro Mendieta	CNREE	El CNREE ha fungido como mediador y facilitador del acuerdo. El proyecto de Federico Vargas debe ser archivado. Cualquier acuerdo realizado por las personas con discapacidad es una "concesión patriótica" dado el incumplimiento del Estado y los autobuseros.
Alex Álvarez	Presidente Cámara de Transportistas de San José (CTSJ)	La representación de las cámaras es en el ámbito nacional y se va a cumplir el acuerdo. El acuerdo fue consensuado.
Glaver Rodríguez	Foro Nacional de Transportistas	Se mantiene el acuerdo inicial suscrito con el CNREE y no se aceptan los elementos nuevos que se quieren

		adicionar al proyecto.
--	--	------------------------

Fuente: Construcción propia a partir de (Asamblea Legislativa, 2006b:167-181)

La Junta Directiva del CNREE envía una carta a la Sala Plena Primera de la Asamblea Legislativa para expresar sus deseos de que se retire el proyecto de Ley No 15.967 de la corriente legislativa por considerarlo contrario a los derechos e intereses de la población con discapacidad, desde su perspectiva:

“Modificar una de Ley de Interés Público para adaptarla al interés de un sector económico determinado, constituye un grave antecedente que abre un portillo para los restantes sectores obligados y representa un paso atrás en la reivindicación de los derechos de las personas con discapacidad en Costa Rica” (Junta Directiva del CNREE, 27 de junio de 2006:3).

La Junta Directiva señala a la Dirección Ejecutiva como responsable de trasladar información incorrecta e inducir a error a la Junta Directiva, lo cual deja sin efecto el acuerdo relacionado con el Transporte Público modalidad autobús (Junta Directiva del CNREE, 27 de junio de 2006:2).

En el expediente legislativo, se muestra como la ruptura del acuerdo disminuyó el apoyo a este texto sustitutivo. Los diputados titubearon de apoyar un proyecto que era rechazado por el CNREE y las organizaciones de personas con discapacidad (Asamblea Legislativa, 2006b).

El texto sustitutivo enfrentó, posterior a su aprobación en primer debate, una acción de inconstitucionalidad promovida por sectores de las organizaciones con discapacidad y presentada por varios diputados lo cual detuvo la aprobación en segundo debate del proyecto de ley. Dicha acción se resolvió por mayoría en contra del proyecto (Organización No 5, 2011: 7). Los

magistrados consideraron que el artículo 2 del proyecto era inconstitucional al violentar el principio de igualdad, lo que enterraba la discusión del texto sustitutivo (Sala Constitucional, 6 de agosto de 2006).

Ante tal situación, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una representante de la cámara de autobuseros y el representante de dicho sector en CTP se pronunciaron en favor de realizar las modificaciones requeridas por el proyecto para continuar su discusión. Ello, sustentando en que la cantidad de autobuses que saldrían de circulación con la aplicación de la ley bajo las condiciones imperantes en el momento, hubiese significado un colapso. Así, el MOPT y la representante de la cámara, instaron al gobierno a retomar la discusión del proyecto para subsanar los errores de redacción del proyecto.

En nota enviada a la Comisión Plena Primera, el Foro Nacional de Transporte Público adjunta un "Informe Técnico sobre la necesidad de un nuevo plazo para adaptaciones de accesibilidad total" con la intención de aportar el sustento técnico a la prórroga de las adecuaciones a los autobuses. Así, estilando que: no se cuenta con una norma técnica para la instalación de rampas, no existe capacidad en los talleres del país para instalar rampas en 9766 unidades, experiencia internacional confirma un período más amplio para la accesibilidad total, no se ha conseguido el encadenamiento de todas las instituciones y actores involucrados en el tema, en el marco de las circunstancias señaladas se necesitarían de 13.6 años para instalar la totalidad de las rampas o de 11.4 años para aprobarse la reforma. El Foro propone a la Comisión se apruebe el plazo de cumplimiento incluido en el artículo 2 del proyecto de ley (Foro Nacional de Transporte Público, 4 de setiembre de 2006: 497-498).

Además, se vislumbran percepciones de rechazo absoluto a la aprobación de la Ley 8556, como es el caso del artículo de opinión en el periódico *La Nación* en el que se acusa de insensibilidad a representantes de

organizaciones de personas con discapacidad por la aprobación en Primer Debate del acuerdo. Por ejemplo se expone el artículo de Lina Barrantes que estima:

“También eran parte de este siniestro grupo, algunos dirigentes de organizaciones no gubernamentales de personas con discapacidad que, teniendo más dinero que solidaridad, transportándose en su propio auto o en taxis, no padecen los problemas de la mayoría. Aplauden que su acuerdo de marzo del 2006 se votase en la Asamblea violando la Convención Interamericana sobre todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad” (Barrantes, 29 de junio de 2006).

La Coordinadora de la Participación Ciudadana de Personas con Discapacidad, Anayance Sáenz, expresó su aversión al proyecto de ley a través de correos electrónicos a la Oficina de Iniciativa Popular aduciendo que es un retroceso en los derechos humanos (Sáenz, 25 de setiembre de 2006). Igualmente, publicó un artículo en la sección de Opinión del periódico *La Nación*, en el que se destaca el papel de la diputada Lesbia Villalobos del Partido Acción Ciudadana (PAC), quién les apoyó y cabildeó por una reforma “razonable” (Sáenz, 28 de setiembre de 2006).

2.3. Proyecto de Reforma del artículo 46 bis de la Ley No. 7600 (Expediente legislativo No. 17267)³⁵

El proyecto de ley es presentado ante la Asamblea Legislativa, por los jefes de fracciones legislativas, quienes son: Francisco Molina (PAC), Óscar Núñez (PLN), Luis Antonio Barrantes (ML), José Merino (Frente Amplio), José Manuel Echandi (Unión Nacional) y Lorena Vásquez (PUSC), el 18 de diciembre de 2008.³⁶

³⁵ El proyecto pretende reformar el primer párrafo del artículo 46 bis de la Ley 7600.

³⁶ El diputado López Arias retiró su adhesión al proyecto el 20 de abril de 2009.

Las pretensiones del proyecto de ley se sintetizan en la extensión del plazo de vida útil de los autobuses, que según el artículo 46 bis de la Ley 7600, consta de quince años como período máximo desde su fabricación; mientras, en el proyecto se establece sea de veinte años, brindándose 5 años más de lo definido en la Ley No. 8556.

Los objetivos del proyecto son justificados con la racionalización de los recursos disponibles para el transporte público, desde el punto de vista socioeconómico y técnico. Además sostiene que conllevará una serie de beneficios, entre ellos: que la utilización de los autobuses por un período mayor evitaría, indirectamente, el traslado de los costos de la sustitución de las unidades a las tarifas finales de los usuarios; así como, en el caso particular de las rutas rurales que tendrían que incurrir en dichos gastos con menor frecuencia por la ampliación del uso de los autobuses. Se argumenta que la propuesta es fácticamente empleada en el país, que el proyecto no es más que la *juridización* de esto, debido, a que múltiples autobuses superan los quince años sin mayor problema, tal como ocurre en el ámbito internacional (Barrantes, Echandi, Merino, Molina, Núñez y Vásquez, 2008:1).

En carta enviada a la Comisión Permanente de Gobierno y Administración los representantes de organizaciones de personas con discapacidad, incluidas en la Junta Directiva del CNREE, señalaron ante la consulta del texto sustitutivo que:

“(...) este proyecto de ley no beneficia a la población costarricense, ni a las personas con discapacidad. (...) Que en la Asamblea General Ordinaria de organizaciones de y para personas con discapacidad legalmente constituidas, celebrada el pasado 23 de mayo 2009, se tomó como acuerdo “Oponerse rotundamente a cualquier modificación o reforma que se haga en relación a la Ley 7600, artículo 46 bis” (Retana, 1 de julio de 2009:93).

En informe de subcomisión, integrada por los señores diputados: Rita Chaves (PASE), Adonay Enríquez (ML) y Claudio Monge (PAC), se recomendó el archivo del expediente. De esta manera, se fundamentaron en las consultas realizadas a la Defensoría de los Habitantes, MOPT, CNREE y la Cámara Costarricense de Transportistas Unitarias, las cuales coincidían en los riesgos para los usuarios por la ampliación en la utilización de las unidades de transporte (Chaves, Enríquez y Monge, junio 2010:4). El proyecto fue archivado el 16 de junio de 2010 (Asamblea Legislativa, 7 de octubre de 2012).

2.4. Proyecto de Ley de Reforma de la Ley de Tránsito (Expediente legislativo No. 17485)³⁷

La iniciativa de ley compete a esta investigación, únicamente, en el tema de la vida útil de los autobuses, en razón del interés de este objeto de estudio de las reformas a la Ley 7600 en el tema del transporte público.³⁸

El proyecto de ley fue propuesto ante la Asamblea Legislativa por varios diputados, los cuales serán citados según su partido político: Andrea Morales, Evita Arguedas (Diputadas Independientes), Óscar Núñez, Carlos Tinoco, Yalile Esna (PLN), Luis Antonio Barrantes (ML), José Luis Vásquez, Ana Helena Chacón (PUSC), Patricia Quirós (PAC) y José Manuel Echandi (UN).

En el artículo 31 inciso m se señala que los autobuses, busetas y microbuses autorizados para el servicio de transporte público colectivo en rutas

³⁷ Se trata del proyecto de reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No. 7331 y sus reformas es conocido como la Nueva Ley de Tránsito.

³⁸ En este apartado se hace referencia al texto sustitutivo del proyecto porque en el texto de base no se remite a la vida útil de los autobuses.

regulares podrán tener veinte años o menos a partir de su año de fabricación para estar en circulación. Ello, trajo consigo un debate sobre la pertinencia de la extensión del período y las consecuencias en la implementación de la Ley 7600, el cual involucró a actores como las organizaciones de personas con discapacidad e instituciones como la Defensoría de los Habitantes, esto será abordado en capítulos posteriores (Arguedas, Barrantes, Chacón, Echandi, Esna, Morales, Núñez, Quirós, Tinoco, Valenciano y Vásquez, 2009: 21).

En comunicado de prensa emitido por el COINDIS manifestaron que el proyecto 17.485:

“(…) este proyecto de ley aprobado en primer debate, ocasiona perjuicios directos a las personas con discapacidad, pues reformó solapadamente el artículo 46 bis de la Ley 7600; utiliza terminología obsoleta, pues no incorpora el tema de acceso a animales de asistencia en medios de transporte públicos; elimina las sanciones a gerentes que no tutelen los espacios de personas con discapacidad en los parqueos a su cargo; y finalmente no incorpora la posibilidad de contar con adecuaciones a la hora de que una persona con discapacidad realice una prueba de manejo” (COINDIS, N.D).

Además, de las observaciones señaladas se esgrime que con este proyecto se pretendía ampliar a 20 años la vida útil de las unidades de transporte público, cuando la vigente era de 15 años. El COINDIS solicitó a los diputados y diputadas no aprobasen dicho proyecto con tales falencias (COINDIS, 24 de febrero de 2010).

3. Jurisprudencia³⁹

En este apartado es de interés visualizar las acciones presentadas ante la Sala Constitucional por los actores en estudio, ya sea, recursos de amparo por la lesión de sus derechos o acciones de inconstitucionalidad contra acuerdos, reglamentos y leyes, bajo la premisa de que tales acciones constituyen estrategias para incidir en la toma de decisiones, incluso, es una forma de protesta ante las decisiones u omisiones de las instituciones; igualmente, es posible dilucidar algunas de las posiciones de los actores en la justificación de los recursos. Es necesario aclarar que no se trata de un recuento exhaustivo de todas las acciones, se citarán algunas de las acciones más importantes presentadas por los actores en estudio.

Las cámaras de transportistas y las organizaciones de personas con discapacidad acudieron a la Sala Constitucional en defensa de sus intereses, ello concentrándose en el período entre 2003-2008.

3.1. Acciones constitucionales presentadas por organizaciones de personas con discapacidad y sus familiares

Las organizaciones de personas con discapacidad se concentraron en realizar recursos de amparo para demandar por: la limitada fiscalización del MOPT, CTP y otros, aunado, a la negativa ante la ampliación del transitorio (Ver Anexo No. 6).

³⁹ Las acciones de inconstitucionalidad y consultas legislativas presentadas por los diputados serán tomadas en cuenta en el Capítulo Cuarto, de forma conjunta con la dinámica de discusión en la Asamblea Legislativa.

El recurrente, Mario Alberto Valverde Brenes, padre de una persona con discapacidad alegó ante la Sala Constitucional que la Asamblea Legislativa estaba constriñendo los derechos de la población con discapacidad al presentar un proyecto de ley que amplía el plazo del transitorio, así:

“Aduce que luego de una espera de diez años para hacerse cumplir la ley, la Asamblea Legislativa se ha saltado la agenda y ha puesto en primer lugar un proyecto de ley para modificara la Ley N° 7600 y dar ocho años más para que los empresarios del transporte público modifiquen sus unidades, con lo cual se hará esperar a los discapacitados un total de dieciocho años para que el Estado costarricense les facilite el uso del transporte público” (Sala Constitucional, 2006, 8 de agosto).

Las consideraciones de Valverde Bonilla apuntan al “abandono estatal” de la población de personas con discapacidad y el retraso en el disfrute efectivo de sus derechos por la irresponsabilidad del Estado.

Además, de los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad es destacable el papel del señor Oscar de Jesús Rojas Villalobos, representante nacional de las personas con discapacidad, quién se ha arrogado la interposición de múltiples recursos constitucionales, entre ellos, la queja ante el MOPT, CTP y RITEVE SyC por la falta de aplicación de las normas técnicas de accesibilidad de la Ley 7600 y la aprobación de las revisiones técnicas del transporte público sin su inclusión. El recurso fue acogido parcialmente, pero, sentó consecuencias para las autoridades recurridas (Sala Constitucional, 2008, 29 de julio). Asimismo, Rojas presentó una acción de inconstitucionalidad contra el proyecto de Ley No. 15. 967 que modifica el artículo 46 de la Ley 7600, su discurso se fundamenta en que:

“(…) la enmienda viene a poner en mayor desventaja al sector que representa, que en siete años, los empresarios de transporte público no han realizado las modificaciones para que los discapacitados puedan gozar de los derechos que prevé la Ley No. 7600 y su reglamento” (Sala Constitucional, 2005, 9 de setiembre).⁴⁰

La acción citada fue rechazada de plano debido a que la Sala Constitucional no conoció el fondo, pues se trataba de un proyecto y no de una ley (Sala Constitucional, 9 de setiembre de 2005).

3.2. Acciones constitucionales presentadas por el sector de transportistas (autobuseros)

En el caso de las Cámaras de transportistas las acciones versan en la derogación de la Ley 7600 y su Reglamento, además, de los acuerdos del CTP para establecer un plazo de 3 meses a partir del vencimiento del transitorio VI para que se cumpla con las disposiciones de la legislación (Ver Anexo No. 6).

Las acciones de inconstitucionalidad contra la Ley 7600 y su Reglamento, se aglutinan en el período 2004- 2006, son presentadas por tres grupos diferentes de Cámaras de transportistas, las cuales arguyen intereses corporativos para justificar la admisibilidad del recurso, un ejemplo de sus argumentos es que:

“(…) se trata de los intereses colectivos de los concesionarios de los servicios de transporte público remunerado de personas en servicios regulares y especiales, y pretender un mejor bienestar de sus agremiados, mediante la defensa de *un justo trato en el servicio que prestan y mejores condiciones de trabajo*, al propugnar por la declaratoria de inconstitucionalidad de un acto viciado de nulidad, que impone

⁴⁰La acción es rechazada de plano.

obligaciones que afectan toda la actividad del transporte público, al obligar de manera imperiosa, acondicionar todas las unidades propiedad de los afiliados, con carácter de accesibilidad total para las personas con alguna discapacidad” (*Sic*) (Sala Constitucional, 2006, 6 de setiembre: 2).

La cita anterior expresa implícitamente los valores y contenidos de crecimiento económico, seguridad en el consumo privado y la preponderancia del interés individual y colectivo (Offe, 1988: 172-173). Ello, entendiéndose desde la posición de las Cámaras como protectores de los intereses económicos de sus agremiados como grupos de presión del viejo paradigma.

En relación al acuerdo tomado por la Junta Directiva del CTP sobre el plazo de tres meses antes de comenzar a sancionar el cumplimiento de la Ley 7600, en la acción de inconstitucionalidad se alega que:

“Con ello se estaría obligando a los empresarios dedicados a esa actividad, a realizar costosas modificaciones y adaptaciones técnicas a las unidades actuales, en un plazo reducido de tres meses (...) Considera que primero debió contarse con un criterio técnico que racionalizara en forma escalonada en el tiempo, la aplicación de las exigencias para adaptar la totalidad de la flota, a condiciones acordes con las necesidades de las personas con discapacidad” (Sala Constitucional, 2003, 30 de julio: 1).

La opinión del recurrente Luis Alberto Rojas en favor de Autotransportes Tambor S.A subraya su desacuerdo ante las exigencias requeridas en el término de 3 meses por parte del CTP y su posición a favor de un nuevo plazo con una adaptación de forma gradual de la flotilla de autobuses.

A su vez, en el seno de la Junta Directiva del CNREE el Cámara Nacional de Transportes manifestaba su oposición a las acciones realizadas por dicho empresario de forma individual, las cuales atentaban contra su

credibilidad en las negociaciones respecto al plazo para cumplir con la Ley 7600. De este modo, la cámara decidió que si un empresario no cumplía con el acuerdo tomado con este Consejo sería expulsado de esta (Junta Directiva del CNREE, 23 de octubre de 2003:163). Así, a través de una nota enviada a la Junta Directiva señalaron que:

“Por este medio nos permitimos ratificar el compromiso asumido por los empresarios afiliados a este Foro en relación con las medidas que garantizan la accesibilidad de las personas discapacitadas al transporte remunerado de personas, y que se encuentra plasmada en el acuerdo firme m-108-03 (...) Lo anterior ante las Acciones de Inconstitucionalidad que han instaurado empresas aisladas ante la Sala Constitucional contra la Ley 7600, su Reglamento y acuerdos conexos” (Junta Directiva del CNREE, 13 de noviembre de 2003:166).

No obstante, al fracasar el denominado “Acuerdo de Marzo” las cámaras recurren a acciones de constitucionalidad. Tal es el caso de la sugerencia de derogar la totalidad de la Ley 7600. Dicha acción se fundamentó en que la legislación fue firmada, únicamente, por la Presidencia de la República y el personero del Ministerio de Salud y que esta debió ser firmada por todos los Ministerios involucrados. Finalmente, la Sala Constitucional la rechazó por el fondo (Sala Constitucional, 6 de setiembre de 2006).

4. Conclusiones

La marcha del 29 de mayo de 2003 y la entrega al Poder Ejecutivo del pliego con las peticiones, si bien, se desarrollaron bajo un esquema articulado y desembocó en la definición de compromisos, no ha representó mayores avances. El análisis de las acciones muestra las limitaciones de las

organizaciones de las personas con discapacidad, respecto a recursos como espacios físicos para las reuniones y capacidad económica.

Las capacidades de los actores, colectivos o individuales, se enmarcan en la disponibilidad de recursos como: atributos personales, recursos físicos, tecnológicos, red de contactos estratégicos y otros. Dicha capacidad afecta las posibilidades de los actores de ejecutar sus estrategias e incidir efectivamente en la toma de decisiones, lo que naturalmente puede verse en el caso de las organizaciones de personas con discapacidad. Las conclusiones vislumbradas del evento de la marcha y la negociación del pliego de peticiones nos acercan a las intuiciones vertidas en la hipótesis sobre la carencia de recursos y las secuelas negativas en las estrategias (Zurbriggen, 2006: 157).

En tema aparte, las acciones legislativas se dividieron en dos tipos, según su objetivo último: propuestas de prórrogas al transitorio VI y la ampliación de la vida útil de los autobuses; los proyectos correspondientes al último tipo han sido infructuosas. El clima alrededor de esta propuesta no ha sido viable políticamente, dicho aspecto sería de gran interés de profundizar; a tal punto que llegó a articular a actores institucionales en contra del aumento de años de circulación de los autobuses como la Defensoría de los Habitantes que denunció este tema junto con otros incluidos en el proyecto.

Las acciones constitucionales se instituyen como mecanismos institucionales para canalizar las demandas de los actores y a su vez, fungen como estrategias para incorporar sus proyectos al sistema. La perspectiva estratégica se dilucida en su utilización para favorecer los intereses. En relación al tema de transporte, la jurisprudencia está direccionada a garantizar los derechos de las personas con discapacidad.

En el Capítulo Cuarto se contemplan las posiciones de las organizaciones y las Cámaras en relación a las posturas de los proyectos de los diputados proponentes, esto da luces de la lógica que predomina en el sistema, visualizando los intereses que predominan en las propuestas.

Capítulo quinto

Participación de las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la ley 7600

La hipótesis de trabajo de esta investigación parte de la conceptualización de los actores en estudio, las cámaras de autobuseros y las organizaciones de personas con discapacidad, a partir del precepto de identidad conservadora e identidad proyecto, respectivamente, según las postulaciones teóricas de Castells (1997). De este modo, se percibe a las cámaras como entes estructurados que refuerzan la dinámica del Estado, al racionalizar la dominación estructural; en cambio, las organizaciones remiten a identidades proyectos que acometen la transformación de la sociedad y se resisten a la situación de exclusión en la que se encuentran (Castells, 1997: 30).

En este capítulo se sistematizan las entrevistas a diferentes representantes de los estamentos en estudio para dilucidar sus recursos y estrategias implementadas. La selección de los personeros consultados se delimita a los presidentes y secretarios que participaron en el proceso de redefinición de la Ley 7600, en el caso del transporte público

De tal manera, el capítulo se estructura en las siguientes subcategorías: organización, posiciones respecto a los proyectos de ley, estrategia y recursos de los actores.

1. Organización de los actores

Los actores entrevistados, representantes de las organizaciones, señalan que estas se agrupan en federaciones. Destaca el caso, de la Organización N° 1 (2011:1) que está integrada en una red de agrupaciones internacional. Además, llama la atención que de acuerdo a las Organizaciones N° 1 y 5 (2012: 9), según los datos que estiman, las federaciones tienen al menos 18 organizaciones. Asimismo, es pertinente señalar que al menos en la página del CNREE se enlistan sesenta y cuatro organizaciones (CNREE, 2013).

En relación a las cámaras, las personas entrevistadas relatan la existencia de dos Cámaras, la Cámara N° 1(2011: 1) agrupa a las empresas que tienen concesión en una ruta regular y la Cámara N° 2 (2012: 3) enfatiza que se avoca a las empresas rurales. En el caso de la Cámara N° 3 (2012: 14) no refiere a su conformación, sino que da cuenta de que posee alrededor de 14 comisiones a lo interno

2. Posiciones de los actores

Las posiciones de los actores refieren a las propuestas de las iniciativas de ley que se circunscriben al proceso de redefinición de la Ley 7600, las

cuales se agruparon en costos económicos, vida útil de los autobuses y variaciones a la Ley 7600. En el primer caso, costos económicos, manifiesta los razonamientos en el debate de redefinición de la Ley 7600 sobre los costos de la adaptación de los autobuses, el cual permeó la discusión en general. En el segundo caso, la vida útil de los autobuses, refiere a que en el artículo 46 bis de la Ley 8556 (reforma a la Ley 7600) dispone que no permitirán la circulación de autobuses de ruta en el servicio de transporte público, después de transcurridos quince años de su fabricación y en el expediente N° 17485 se pretendía ampliar la vida útil. En el último caso, las variaciones a la Ley 7600, atañe a los tiempos planteados para la prórroga o cualquier observación que representara una reforma a la ley.

2.1 Costos económicos

En esta categoría de análisis las organizaciones de personas con discapacidad no se refirieron directamente a los costos económicos. En tanto, priorizan los derechos humanos ante consideraciones de esta índole.

La mayoría de los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad remitió a que el Estado tiene deudas con el sector, pues la legislación aprobada no es una realidad. Aunado, a que las Organizaciones N° 1, 3 y 4 manifiestan el incumplimiento de la normativa nacional e internacional, lo cual se ha traducido en el irrespeto a los derechos humanos consagrados en tales instrumentos.

"(...) la gente no estaba conforme porque es cierto que ya teníamos muchos años de esperar que se nos reconocieran nuestros derechos, tener los buses accesibles, pero definitivamente la accesibilidad no es solo de transporte, la accesibilidad hay que ver que también tiene que ver

el MOPT, la municipalidad de San José por las aceras por las paradas de buses por una serie de cosas que hay que tomar en cuenta; y lamentablemente este país (Organización N° 2, 2011: 2).

En ese sentido de cuestionamientos, es que la Organización N° 1 interpela el deber de la CNREE de responsabilizarse que el Estado cumpla con la legislación (2011: 3).

En una expresión aislada, pero que permite entrever la opinión de la Organización N° 3 respecto a las cámaras de autobuseros, esta indicó que:

"El empresario cuanto menos plata gaste y más plata gane es su objetivo primordial, ahí no hay, obviamente no en todos los casos, pero el interés es un interés fundamentalmente económico y comercial. Entonces, el hacer una inversión de un recurso que cuesta dinero y si no existe ningún tipo de conciencia y les importa si una persona con discapacidad pueda o no tomar el bus, y lo que a ellos les interesa es que vaya lleno de quién sea, no existe ese tipo de conciencia, pues entonces el problema quién sabe cómo se va a solucionar. (Organización N° 3, 2011:2).

En el otro estamento, las Cámaras de autobuseros apuntan a los altos costos de la instalación y mantenimiento de las rampas, específicamente. Desde esta perspectiva, es que se denota la priorización de los costos económicos; la Cámara No 1 (2011: 12) expresa como razón para el incumplimiento de algún empresario lo económico, mas recalca que es un asunto archivado para la cámara al ser una ley que se debe cumplir. Así, para reafirmar lo mencionado:

"Entonces, cómo me obligan a mí hoy a cumplir con un dispositivo dentro del autobús, que tiene un costo significativo, que hay que cargárselo a los demás usuarios en la tarifa; para andar un aparato ahí dentro del bus que

tengo que estarle dando un mantenimiento cada 15 días porque no se utiliza" (Cámara No 2, 2012:2).

Los altos costos es un argumento reiterado por las cámaras. El tema del incremento en las tarifas de los usuarios de los autobuses fue señalado también por la Cámara N° 3.

"(...) si a mí me piden que el bus traiga tres rampas, y cuesta 30 mil dólares más, a mí no me interesa, yo lo compro y todo, encarecer nada más la tarifa, pero ¿quién la paga? Los que usan bus, todos lo que usan bus esos son los que pagan esos costos económicos ¿por qué? Porque el servicio público en Costa Rica, tienen que recordar ustedes, que es un servicio al costo, entonces el costo que se le carga al servicio lo paga el usuario. Entonces, desde ese punto de vista, el costo que se cargó al usuario fue importante (...) (Cámara N° 3, 2012: 3).

De esta manera, la Cámara N° 3 sostuvo que la instalación de plataformas afecta a los usuarios en general, ya que dicha inversión se ve reflejada en las tarifas.

2.2. La vida útil de los autobuses

El asunto que subyace a la vida útil de los autobuses es que en la Ley 7600, en una de sus reformas se introdujo el artículo 46 bis, en la cual dispone que el plazo máximo para la circulación de autobuses de ruta en el servicio de transporte público corresponde a quince años desde la fabricación de la unidad.

En el caso de las organizaciones de personas con discapacidad, tres de los entrevistados expresaron su rechazo a que diera una ampliación de la vida

útil de los autobuses. La Organización N° 4 (2011:2) señaló que se trataba de un aspecto que únicamente hubiese sido de beneficio para las cámaras de autobuseros y la Organización N° 5 (2011, 4) manifestó la necesidad de asegurar las buenas condiciones de las rampas y plataformas de los autobuses, enfatizó su oposición a los cambios en la Ley 7600, así:

"Y en la ampliación de la vida útil de los autobuses, por supuesto que tampoco porque. Primero, los buses después de 15 años ya tienen muchos riesgos, y el funcionamiento de las plataformas y de las rampas y todo eso; requiere que el bus esté en condiciones buenas, para que pueda asegurarse la silla adentro y todo. Y eso tampoco estábamos de acuerdo. Entonces, en realidad la posición fue en contra de todo lo que se proponía" (Organización No 5, 2011: 4).

En el caso, de la Organización N° 2 y 5 es relevante considerar su oposición a cualquier reforma a la Ley 7600.

En esta tónica, las Cámaras N° 1 y 2 enuncian que la vida útil de los autobuses afecta más a los empresarios de las zonas rurales, quienes no tienen tantas facilidades económicas y no transportan la cantidad de usuarios como en el área urbana. La Cámara N° 3 llama la atención de como en la Ley 7600 se incluyó un aspecto como este, por lo que subraya que no es una norma que regule el transporte (2012: 1). A su vez, la Cámara N° 1 expresa sus esfuerzos porque se reformase y fuese en un reglamento que se contemple y no en la Ley 7600.

"El asunto de la vida útil va más allá, es un tema económico, es un asunto grave, sobre todo en las zonas rurales donde no es tan fácil cambiar un autobús, además, son autobuses que para las condiciones de vialidad (anda como en 8 kilómetros por hora, tienen que pasar un río) darle la oportunidad que si el autobús cumple con revisión técnica dos veces al año, y revisión técnica asegura que está bien de frenos, de dirección, de

carrocería (porque revisan también carrocería); que puedan trabajar más de 15 años".(Cámara N° 1, 2011: 11).

La ampliación de la vida útil de los autobuses fue parte de los aspectos a considerar en los proyectos de ley, en razón del proceso de redefinición de la Ley 7600; no obstante, se contemplaron otros que implicaban modificaciones a la ley sobre los plazos y opciones para variar el porcentaje

2.3. Las variaciones a la Ley 7600

En relación a las variaciones de la Ley 7600 es valorada es términos amplios, así contempla las posturas alrededor de modificar la Ley, las posibles prórrogas a la legislación y otros.

Las cámaras en su mayoría coinciden en que es "absurdo" el adaptar el 100% de la flota de autobuses del transporte público, emplean argumentos orientados a la comparación con legislación internacional, porcentaje de población con algún tipo de discapacidad, la falta de talleres mecánicos en el país para realizar las adaptaciones, costos económicos y otros (Anexo No. 6). Por ejemplo, la Cámara N° 2 expresó:

"(...) creíamos que era inconstitucional, que era irracional adaptar todos los autobuses. Eso por ahí era, este era el sentido de presentar la acción ésta; que consideramos irracional, que era exagerado el 100 por ciento. Estábamos de acuerdo en que sí debía haber algún porcentaje, que se cumpliera con algún porcentaje, pero no el 100 por ciento. Un país pobre, un país que todo tiene que importarlo (aquí no producimos rampas, aquí no producimos autobuses) la plática que se generaba aquí, pues había que cogerla y mandarla a Brasil para traer un autobús. Considerábamos que era irracional (Sic) (Cámara No 2, 2012: 4)

Las Cámaras N° 1 y 3 enuncian que se realizaron esfuerzos importantes para negociar y ampliar los plazos para efectuar los ajustes dispuestos en la Ley 7600. En dicha discusión se propuso el reducir el porcentaje de autobuses adaptados a un 8%.

(...) Sí. Esa propuesta, internacionalmente, qué era lo que se analizó aquí: que en ningún país del mundo existe un 100 por ciento de la flota adaptada. Entonces hubo propuestas en el sentido de que se adaptaba un porcentaje de la flota y también se daba un servicio más personalizado, entonces, si las personas querían que el chofer estuviera capacitado, que hubiera una persona, como el transporte de niños que tiene que llevar una persona aparte para atenderlos. Nosotros estábamos dispuestos a eso, y considerábamos que era un servicio que les podía ayudar más, porque era un servicio que iba a ir tranquilo, que no iba a ir presionado por otra gente; pero no se pudo, o sea, ellos decían que no, que ellos querían salir a la calle y coger cualquier bus (Cámara N° 1, 2011:10).

La propuesta de reducción del 100% al 8% corresponde con el texto base del expediente 15967, el cual posteriormente derivó en la Ley No 8556 (Anexo No. 2).

Las organizaciones de personas con discapacidad, de forma contraria, revelan sus discrepancias, en primer lugar las organizaciones N° 4 y 5 apuntan a que desaprobaron cualquier reforma a la Ley 7600.

“Del movimiento que yo participé estábamos en contra de todo, o sea, no estábamos de acuerdo ni con la ampliación, ni siquiera estábamos de acuerdo con que se hubiera cumplido solo con el 8 por ciento. Lo que decíamos, después de vencido el plazo para que tuvieran el 100 por ciento accesible, lo mínimo que uno podía tolerar era un 25 por ciento, y que no era aceptable, pero no había ni el 8. Entonces no estábamos de acuerdo con eso”. (Organización N° 5, 2011:4)

De este modo, se manifiesta como dichas organizaciones no mostraban márgenes para desarrollar algún tipo de negociación. Asimismo, son visibles los claros desacuerdos entre las organizaciones, pues las Organizaciones N° 2 y 3 concuerdan en que esa fue la dinámica a lo interno del estamento.

(...) pero sí sé que hubo incluso enfoque diferentes y algunas divergencias entre personas y organizaciones, de cómo realmente enfrentar el asunto. Entonces, por supuesto esa, lamentablemente, ha sido como una tónica que ha caracterizado, que ha debilitado aún más la ya muy débil organización de las personas con discapacidad, o sea, cuestiones banales, personales que han interferido en eso. Entonces eso existió en las negociaciones que se hicieron para impedir que se siguiera con el tema de la prórroga de la obligación de los autobuses de ser accesibles para las personas con discapacidad. Sí hubo ese tipo de divergencias y de cuestionamientos, pero creo que se logró pues llegar a un nivel de discusión significativo directamente, en aquel momento, con la Viceministra de Transporte, o sea, con las autoridades que tenían la responsabilidad (Organización N° 3, 2011: 5).

Si bien, no fue la mayoría de organizaciones quienes expresaron las desavenencias en el sector es importante tomar en consideración los factores mencionados como: la debilidad de las organizaciones, aspectos personales y enfoques contrapuestos.

3. Estrategias de los actores

Es parte esencial de esta investigación el dilucidar las estrategias empleadas por los actores en estudio para incidir en el proceso de redefinición de la Ley 7600. En esta perspectiva se contempla como parte del ciclo la definición y la implementación de la estrategia, a su vez, en razón de comprender la dinámica se contempla la disposición a negociar de los actores y estrategias específicas como: el cabildeo y participación no institucionalizada (huelgas y cese de obligaciones). Las etapas parecen diluirse en el proceso,

por lo tanto, se hace un esfuerzo por comprobar cómo se identificaban los problemas y se implementaban sus propuestas. Ello, está íntimamente relacionado con sus posiciones.

Las causas de la problemática que sobrellevan las organizaciones de personas con discapacidad es aducida a múltiples razones, tales como: la falta de fondos y apoyo del CNREE (Organización No 1, 2011: 25); falta de acuerdos entre el sector y el dilema asociado a la inaccesibilidad en general (Organización No 2, 2011: 2), ausencia de decisión política por parte de los actores oficiales (Organización No 3, 2011: 1); las organizaciones preferían tomar decisiones que no implicarán efectos negativos en el resto de la población (Organización No 4, 2011:1); por la incapacidad de las personas de movilizarse en el transporte público y la baja escolaridad (Organización No 5, 2011: 4-5). Así las opiniones, se denota que en este estamento persisten una serie de factores que se postulan como posibles causas del incumplimiento de la Ley 7600 y las problemáticas asociadas a ello.

Previo al debate, es necesario considerar el punto de partida de los actores para negociar. Las Cámaras N° 1 (2011:1) y 3 (2012:3) mencionaron su disposición para negociar con los actores, a pesar, de que en su opinión la contraparte no reconocía fácilmente su sensibilidad hacia el tema.

En el caso de las organizaciones de personas con discapacidad, su disposición a negociar fue más limitada, pues las Organizaciones N° 2 y 5 indican claramente su oposición a cualquier modificación a la Ley 7600.

"No logramos nada, tal vez porque sí, nosotros, la consigna era: no se negocian derechos humanos. Y en ese tema del transporte público, lo que

se está negociando es la libertad de tránsito de las personas con discapacidad, y en eso no podemos ceder porque los derechos humanos no son negociables; y esa era nuestra consigna y posición acérrima en todo eso. O sea, la accesibilidad no es un derecho, el derecho es la libertad de tránsito, es un derecho reconocido para toda la gente en todo el mundo, entonces, nosotros cómo íbamos a negociar eso". (Organización NO 5, 2012:4)

Las posturas de las organizaciones divergen en esta subcategoría, sin embargo, es clara la evidencia de su resistencia a modificar la Ley 7600.

"(...) hubo reacciones, incluso violentas y amenazas por parte del gremio de los transportistas para que esto no fuera una cuestión de que tenían que hacerlo de acuerdo como la ley lo había establecido, sino que se les pudiera prorrogar la situación; y yo creo que eso en gran medida es producto de eso, como le decía desde su enfoque mercantilista y de su falta de conciencia social, lamentablemente (...)" (Organización N° 3,2011:5)

Las cámaras de autobuseros coinciden en la falta de preparación e información sobre las responsabilidades de la Ley 7600 para el sector.

"Sí estuve un tiempo atrás ahí en la junta directiva pero no nos tocó que discutir esa parte de la Ley 7600. Prácticamente no nos dimos cuenta en qué momento pasó la ley, cuando nos dimos cuenta ya era el cumplimiento que teníamos sobre la Ley 7600, y creo que fue al año 2006, creo, que tenían que estar ya adaptados todos los autobuses, y no habíamos hecho por dónde todavía en ese momento" (Cámara N° 2, 2012: 1).

El escenario en general vislumbrado por las cámaras fue de escasa preparación ante la disposición de la Ley 7600 en razón de la responsabilidad de contar con una flotilla 100% accesible. En particular, la Cámara N° 3 señaló la estrategia y las valoraciones de la negociación:

"Al final cuando les expusimos la realidad de las cosas y comprendieron, dijeron: claro, no, estamos totalmente erradas, esto es un broncón del carajo, esto no hay que manejarlo así. Y entonces, con los asesores y los técnicos nuestros, hicimos muchas reuniones en donde ese fue, tal vez el primer paso de la estrategia, al ente rector nuestro, decirle: mire, las implicaciones son estas, estas y estas, de tal opción; tal otra opción tiene estas ventajas pero estas y estas. Y después que se hizo con ellos, lo hicimos con el CENARE, pero ya te digo, siempre con posiciones y con gente muy radical, y posiciones muy cerradas"(Cámara No 3, 2012: 19).

La negociación de las cámaras y cámaras fue distinta, en bloque o de forma más individualizada. La mayoría de las organizaciones, Organizaciones N° 1, 2 y 3, dan cuenta de la división del sector de organizaciones de personas con discapacidad. En tanto, incluso la Organización N° 4 reclamó que esta se enteró de forma tardía de las decisiones que habían tomado las otras.

"Pues bastante difícil porque en realidad fue un criterio sumamente dividido y lógicamente si no hay un acuerdo claro no se pueden tomar decisiones como debiera y nosotros al menos como federación trabajamos por las organizaciones que están adentro de la organización, nosotros no podemos hablar por otras organizaciones" (Organización N° 2, 2011: 3).

La tónica en las cámaras fue de negociación en bloque, la Cámara N° 2 sostiene esto. A su vez, la Cámara N° 1 (2011: 17) señala como esta se estructura en un Foro que aglutina a diversas provincias. A su vez, establece que internamente, según las Cámaras N° 1 y 3, quienes respectivamente indican se realizan reuniones extraordinarias para aspectos puntuales y los miembros participan de comisiones de acuerdo a sus intereses y formación.

En la formulación de las estrategias convergen diferentes asuntos, los cuales son enunciados por los representantes entrevistados. La Cámara N° 1(2011: 4-5) expone la realización de capacitaciones para capacitadores, la

importancia que tiene para ellos que los autobuses adaptados sean empleados por quienes los necesitan y como el hecho de que en el período establecido, cuando se cumpla con el 100%, se discutan otros temas relacionados con los deberes del Estado en el cumplimiento de la Ley 7600. La Cámara N° 2 (2012:5) clarifica como posterior a la negociación se dio una ruptura con el Foro y que a partir de eso se conformó su asociación. La Cámara N° 3 (2012:8) manifestó como intentaron comunicar sus preocupaciones, todo el cabildeo que realizaron.

Las organizaciones de personas con discapacidad se refirieron en términos amplios a la formulación de la estrategia. En tanto, remiten a las enseñanzas acaecidas del debate en la redefinición de la Ley 7600. Así, tres entrevistados coinciden en que se amerita de un proceso de capacitación y crecimiento en la construcción del movimiento de defensa de los derechos de las personas con discapacidad. De tal modo, que indican es un tema de derechos humanos y que deben aprender cómo utilizar los mecanismos disponibles para exigirlos.

Parte importante de la formulación e implementación de las estrategias refiere a las alianzas de los estamentos con los actores oficiales, pues esto les permite tener mayor acceso a la agenda de estos. Desde esta perspectiva, es que las organizaciones de personas con discapacidad, tres de los entrevistados señalaron al Partido Acción Ciudadana (PAC), como aliado, del cual destaca la diputada Lesbia Villalobos. Aunado, a los partidos: Accesibilidad Sin Exclusión (PASE), Movimiento Libertario (ML), así como, la diputada Ana Elena Chacón del partido Unidad Social Cristiana (PUSC) que indicaron como muy comprometida (Anexo No.6).

En el otro estamento respecto a la subcategoría de análisis mencionada, la Cámara N° 1 se refirió al tema, expresó como organizaciones con las cuales se ha trabajado la CSSS, el Departamento de discapacidad de la Asamblea Legislativa y un representante de la CCSS, quien colaboró cuando se probaron las plataformas de los autobuses adaptadas. Mientras las Cámaras N° 2 y 3 manifestaron que no contaron con ningún tipo de apoyo.

Las mayoría de sujetos de las organizaciones de personas entrevistados, Organizaciones N° 1, 2, 3 y 5, refieren a que participaron de alguna reunión o foro en la Asamblea Legislativa, Aunado, citan además al CNREE (Organizaciones N° 1, 2 y 4). Asimismo, fue mencionada la Defensoría de los Habitantes como una institución que coadyuvo en sus negociaciones y el sector de transportistas, quienes les buscaron para negociar.

"(...) empezamos a tocar la puerta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de la Cámara (con quien no nos fue muy bien, aunque después se generó una relación muy vacilona con el movimiento), de los diputados (agarrándonos de diputados que eran afines al tema como doña Lesbia Villalobos, doña Ana Elena Chacón, y gente que efectivamente estaba de nuestro lado y nos escuchaban" (Organización N° 5, 2012:2)

La Organización N° 2 evidencia la poca experiencia de esta en el cabildeo, aunado a la problemática de la accesibilidad en este proceso.

"Y tuvimos que aprender a hacer cabildeo y yo creo que hemos sido importantes porque la primera vez que se logró negociar en la asamblea legislativa el tema de transporte fue porque nosotros logramos abrirla, la federación verdad con otros compañeros, y lograr que la negociación estaba en un segundo tercer piso donde no podía llegar toda la gente a negociarlo en un primer piso para poder estar ahí las personas con discapacidad que no podíamos subir gradas en esos entonces que no había ascensor" (Organización N° 2, 2011:5).

En el caso de la Organización No 5 destaca el hecho de que expresaron que participaron de la redefinición de la Ley 7600 de forma tardía; mas es de suma importancia, su accionar conjunta con los actores oficiales, al conseguir que firmaran una acción de inconstitucionalidad.

"Bueno, vinimos, a audiencia de la Comisión nunca nos dieron audiencia, participamos en reuniones en varios despachos: hablamos con don Guyón Massey, con el diputado José Manuel Echandi, hablamos con diputados del PAC y el PASE; y de hecho, logramos que el Frente Amplio, logramos que 10 diputados nos firmaran una consulta facultativa de constitucionalidad en la que los magistrados dijeron, en pocas palabras dijeron: que no era constitucional ampliar el plazo porque violentaba derechos y demás". (Organización N° 5, 2011:7).

En esta subcategoría, las Cámaras N° 1 y 3 señalaron la intensa negociación con los tomadores de decisiones. La Cámara N° 1 señala espacios como: la Asamblea Legislativa, MOPT, CNREE y ARESEP. La Cámara N° 3 menciona a la Presidencia de la República, los ministros del Poder Ejecutivo y el CNREE. En el caso de la Cámara N° 2 sostiene que fue posterior a la reforma de la Ley 7600 que se tomaron decisiones para intervenir y estar al tanto de las decisiones en la arena legislativa, es necesario aclarar que esta cámara se separó de la N° 1, la cual fue protagonista durante el período en estudio.

"Con todo mundo, se negoció con la Presidencia de la República, se negoció con los diputados, se negoció con el ministro de transportes; y con todos los asesores de ellos. Se tocó el tema con el Concejo Nacional de Rehabilitación, con todos, todos hablamos, hasta se involucró este otro (el que tiene que ver con los adultos mayores) hasta el CONAPAN tuvo que ver ahí; y no sé cuántas organizaciones de personas que representan a este sector de gente con algún tipo de minusvalía" (Cámara N° 3, 2012: 4).

Las Cámara No 2 evidencia la situación de que las cámaras no tenían mucho conocimiento de las implicaciones de la Ley 7600 hasta el vencimiento del Transitorio VI, por lo cual producto de dicha enseñanza sostiene que:

"(...) ya hoy tenemos un asesor legislativo ahí viendo todo lo que es referente a lo que es transporte público en la Asamblea. Si hoy hay un proyecto de ley donde quieren ponerle una puerta más al bus, entonces ya nosotros sabemos que va eso y tenemos que empezar a defenderlo".
(Cámara N° 2, 2012: 3)

En relación a la participación no institucionalizada de los estamentos, destaca que los tres entrevistados de las cámaras sostuvieron que no se recurrió a ningún tipo de medida de presión y que se mantuvo la vía de la negociación.

"Sí mucha reunión pero a nivel de junta directiva, no hubo necesidad de llevar gente a la Asamblea con pancartas y cosas de esas, no. No, no".
(P.17)

En cambio, el estamento de las organizaciones de personas con discapacidad, tres de los entrevistados, únicos que se refirieron al tema, indicaron como una acción aplicada una marcha o concentración.

"Si estuvimos esa vez en la concentración, no marcha, concentración, porque si te digo ahora que decís marchas yo soy antimarchas porque la gente se para en las aceras a ver a la gente con discapacidad como si fuera un circo (...)" (Organización N° 2, 2011:4).

4. Recursos de los actores

Los recursos de los actores en estudio se catalogan en personales, económicos, tecnología e información. De tal modo, que los recursos personales corresponden a las capacidades de los representantes de las organizaciones o cámaras, o bien, al acceso a personal capacitado. En segundo lugar, los económicos describen si poseen presupuesto o no, así como, las facilidades para financiar imprevistos u otros. En el último caso, los recursos técnicos y de información aglutinan las capacidades vinculados con la comunicación, tecnologías, relación con los medios de comunicación, etc.

En el financiamiento de las organizaciones de personas con discapacidad es importante valorar el rol del COINDIS. En el artículo 12 de la Ley 7600 se dispone su creación, posteriormente en el Reglamento 942 del 26 de marzo del 2009 se define como la instancia encargada de reunir, reproducir, traducir y transmitir información ágil, oportuna y fehaciente sobre la discapacidad, con el fin de asesorar a entidades públicas y privadas, y la población en general. Así, es financiada por el CNREE.

En esta perspectiva, es que en las entrevistas las organizaciones de personas con discapacidad manifiestan las deficiencias de sus presupuesto, el cual no es estable y se reduce, la mayor parte del tiempo, a los aportes del COINDIS en aspectos puntuales. La Organización N° 5 afirmó que:

"Las organizaciones que atienden a gente constantemente con discapacidad reciben algún apoyo del Concejo pero no da para más que subsistir, o sea, no hay recursos para movilizarse. Excepto el COINDIS que sí puede tener algún recurso para ese tema, pero también es muy limitado, entonces se reserva para solo cosas muy puntuales y porque sea

realmente una emergencia. (...) No tenemos presupuesto, o sea, no hay recursos para las organizaciones, algunas son nada más de subsistencia" (Organización No 5, 2011: 6).

La situación de los representantes de las cámaras es diferente, en tanto, los aportes de cada uno de los afiliados es proporcional al número de autobuses que posee. La Cámara No. 1 señaló sobre los recursos económicos, que se financian mediante:

"(...) cuotas. Sí, es una organización totalmente privada, no recibimos fondos públicos. Se da una cuota fija mensual por bus, eso es para no afectar a las pequeñas y las grandes; si una empresa tiene cuatro buses paga por cuatro buses, si una tiene cien paga por cien. Somos como una cooperativa, votamos iguales, no se vota por capital, se vota por empresa. (...) Esa es una forma de votar, un voto por empresa. Las cuotas es una fija para pagar la organización, y cuando hacemos un evento especial o necesitamos un asesor constitucional, por ejemplo, una asesoría política para ver cómo va el Gobierno y toda esa historia; entonces se contrata. Bueno vamos a contratar a alguien que nos dé un análisis político, no sé, cobró 3 mil dólares, no tenemos, bueno, una cuota mil pesos por bus, y es extraordinaria, tiene ese fin, y eso sale de Junta (se acuerda cobrar una cuota extraordinaria por un monto de tanto por autobús para contratar a profesional que nos dé análisis político) " (Cámara No 1, 2011: 18).

En cuanto al recurso humanos, personal capacitado, las organizaciones de personas con discapacidad comunican que su labor se sostiene a partir del voluntariado y que el apoyo estatal es limitado (Organización No 1, 3 y 5).

"Pero la mayoría somos organizaciones que no tenemos ningún tipo de financiamiento regular, el trabajo es un trabajo voluntario que se hace, y que nos convocamos y sacamos el tiempo después de nuestras labores. (...)Entonces hay gente en este momento, pues dedicada casi que de tiempo completo, podríamos decir, al trabajo para el fortalecimiento de las organizaciones, pero apoyo institucional o estatal para que esto sea una realidad yo diría que ha sido muy poco, mínimo o nulo" (Organización No 3, 2011:4-5).

En relación a la formación de los voceros de las organizaciones de personas con discapacidad, las personas entrevistadas, se evidencia que tienen al menos al menos, 6 años de participar en alguna organización o han estado vinculados en la defensa de los derechos de las personas con discapacidad. La formación es variada: lucha sindical, medicina, ciencias políticas, etc.

En cambio las cámaras de transportistas cuentan con acceso a personal capacitado, asesores legales, económicos, etc. Por ejemplo, la Cámara N° 3 expresó respecto a la disposición de asesores que poseen:

"De todos. De todos los que usted quiera, y pal tema que usted quiera tenemos uno: lo que es tributario, (...) o el otro, (...); son caros y cobran caro, sí, pero bueno, hay que tenerlo porque sale más caro una Ley 7600, que para mí el país no está para esa ley, sería fantástico" (Cámara No 3, 2012: 8).

La formación de los representantes de las cámaras fue considerada únicamente por la Cámara N° 3 (2012: 14), quién llamó la atención sobre el cambio generacional de las empresas de transporte público, pues considera que los actuales encargados son personas profesionales.

5. Conclusiones

En este capítulo se evidencia la interacción entre los actores, estamentos, en estudio en la redefinición de la Ley 7600, se denota las relaciones de poder en las arena política, principalmente la desigualdad (Zurbriggen, 2006) (Ver Anexo No. 6).

Ambos estamentos, evidencian las múltiples gestiones que realizaron en diversas instituciones como la Asamblea Legislativa, CTP, MOPT y el CNREE con el objeto de expresar sus posiciones.

Las entrevistas dilucidan como las cámaras de autobuseros cuentan con una mayor cantidad de recursos económicos, personal capacitado y una mayor estructuración. Pues, sus ingresos dependen de las contribuciones de los afiliados, los cuales pueden ser incrementados en caso de alguna coyuntura específica. Asimismo, se contemplan dos cámaras como las involucradas en la toma de decisiones de la redefinición de la Ley 7600.

En contraposición las organizaciones de personas con discapacidad se encuentran restringidas a colaboraciones voluntarias (económicas y de personal). En tanto, el COINDIS proporciona recursos económicos en situaciones específicas. Del mismo modo, se da cuenta de la fragmentación del movimiento en la cantidad de organizaciones y la limitada coordinación a lo externo de cada estructura.

En relación con las posiciones, se postula a las organizaciones de personas con discapacidad como abanderadas del respeto a los derechos humanos plasmadas en la Ley 7600, lo cual se asocia a su vez con limitados márgenes para la negociación. Mientras, las cámaras manifiestan la necesidad de que el Estado y demás actores participen de facultar la accesibilidad. Aunado, a los aspectos de índole económico como la incapacidad de fabricar autobuses con rampas, pues el país no cuenta con industrias que los provean. Por lo cual consideraron reducir el porcentaje de la flota de autobuses que debía ser modificada.

En las variaciones a la Ley 7600, las organizaciones de personas con discapacidad manifestaron mayor recelo a variarla; en cambio, las cámaras coincidieron en la necesidad de reformarla, al menos en los plazos. En las acciones no institucionalizadas, son las organizaciones de personas con discapacidad quienes acusan que emplearon dichas medidas; en contraste, las cámaras esgrimieron que siempre mantuvieron la vía de la negociación, el diálogo. Finalmente, es claramente deducible cómo las cámaras de autobuseros poseen una mayor cantidad de recursos (económicos, técnicos, estrategia, etc). Esto facilita su intervención en la toma de decisiones.

Capítulo sexto

Relación de los actores con el estado

Las relaciones, o más bien, el tipo de relación, que poseen los actores con otras organizaciones y el Estado es un factor relevante en la posibilidad de estos de llevar a cabo una negociación y comunicación eficiente. No se trata, únicamente, del poder manifiesto entre los actores sino de la influencia que pueda ser ejercida hacia el Estado, representada en las instituciones públicas y actores oficiales, desde la persuasión o la manipulación (Mariñez, 2004: 48).

El Estado tiene una doble función con la sociedad civil al facilitar la relación social y canalizar las demandas sociales. Ello, lo posiciona como el escenario indispensable para la juridización (acción instrumental) de los intereses de los actores involucrados. Por lo tanto, la dinámica desarrollada entre el Estado y los actores no oficiales visibiliza las relaciones de poder y los conflictos presentes en la sociedad, por consiguiente, sus identidades intentan ser asumidas como parte del sistema (acción normativa) (Mora, 1989: 19, 20 y 21).

En términos prácticos, el Estado está presente en las instituciones públicas que lo componen, es en el seno de las mismas que se generan espacios para la discusión y la influencia de los actores de la sociedad civil en los asuntos de interés. En la redefinición de la Ley 7600, en el caso del transporte público, el CTP y el CNREE institucionalizan y afectan los sectores de transporte público y discapacidad. El énfasis se da en las actas de la última institución señalada, pues es preciso manifestar la relación entre esta y las organizaciones de personas con discapacidad.

1. Participación de los actores en las instituciones públicas

En este apartado se valora el rol de las instituciones públicas en el sistema del Estado, por lo tanto, el punto de partida es la legislación que les dio origen. Las instituciones públicas que se analizarán son el CTP y el CNREE. Sin embargo, es importante clarificar que no se remitirá a todas las actas comprendidas en el período 2003-2010, sino que se referirán a las que conciernen a las principales discusiones relacionadas con los proyectos de ley y las acciones realizadas ante el vencimiento del transitorio VI de la Ley 7600.

1.1. Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial

El CNREE se creó mediante la Ley N°. 5347 del 3 de setiembre de 1973. Esto, para convertirse en el ente rector en materia de discapacidad, por lo tanto, se instrumenta como el coordinador y asesor estatal entre las organizaciones públicas y privadas que se ocupen de la rehabilitación y educación. Asimismo, es el canalizador inmediato de las demandas de la población con discapacidad y sus organizaciones (Asamblea Legislativa, 1973). En el pronunciamiento de la Procuraduría General de la República (PGR), C-297-2008, se clarifica su papel:

"El Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE) es el órgano rector de la política general en materia de discapacidad, encargado de planificar, coordinar y asesorar a todas las organizaciones y entidades públicas y privadas que desarrollen programas o presten servicios a la población con discapacidad (...) también le corresponde (...)

fiscalizar la labor que desarrollen todas las instituciones públicas, incluidas las instituciones autónomas, de manera tal que en sus planes, políticas, programas y servicios cumplan con los principios de igualdad de oportunidades y accesibilidad de forma que garanticen un desarrollo integral a la población con discapacidad (...)" (PGR, 2008).

Además de la competencia asignada por la legislación, el CNREE representa la política del Estado hacia las personas con discapacidad a través de los servicios que brinda, el presupuesto y la posición de la temática en la agenda política, etc. La participación de las organizaciones de personas con discapacidad en los espacios de toma de decisiones del CNREE fue vislumbrada en la Ley 7600, en el artículo 12, en la cual se dispuso que el 25% de los miembros de la Junta Directiva deben formar parte de las organizaciones formalmente constituidas (Asamblea Legislativa, 1996).

El CNREE es responsable de articular las voces de las organizaciones de las personas con discapacidad, es decir, incluir sus intereses y demandas, para ello, realiza acuerdos y expresa su opinión respecto a los proyectos de ley, propuestas de políticas públicas y asuntos relacionados con las personas con discapacidad.

1.1.1. Acuerdos y actas del CNREE

En los acuerdos y actas del CNREE se dilucida la incidencia de los actores en estudio, además, de las apreciaciones de la institución hacia los mismos. El análisis de los documentos será articulado de forma anual considerando los acontecimientos de mayor impacto en la redefinición de la Ley 7600, en el caso del transporte público remunerado de personas, es decir, las decisiones y acciones en las cuales mediaron los actores de interés.

A. Año 2003

Ante el vencimiento del plazo para adaptar los buses según las disposiciones de la Ley 7600 y la prórroga del CTP, el 30 de agosto de 2003, la Cámara Nacional de Transportes solicitó audiencia ante la Junta Directiva del CNREE. Así, se tomaron una serie de acuerdos entre ellos: la conformación de una comisión de transporte público accesible con representantes del MOPT, Cámara Nacional de Transportes, CNREE y otros; elaboración de un plan piloto (inmediato, mediano y largo plazo) para solventar la falta de accesibilidad del transporte público; elaboración de una campaña educativa dirigida a usuarios y choferes de autobuses; planificación de un foro en el 2004 con los actores involucrados en la accesibilidad (Junta Directiva del CNREE, 28 de agosto de 2003: 82).

La propuesta de la cámara, discutida en el acta No 749, consistía en empezar con la adaptación del 8% de la flotilla de autobuses con las rampas e ir avanzando conforme se adapte la infraestructura del país. A su vez, señalaron casos de experiencia internacional (V.gr. León de Francia, Corea...) en los cuales se adecuó la infraestructura y no los autobuses. Parten de dicho porcentaje, pues estiman que:

"(...) trabajaron con base al censo y de acuerdo a éste, sólo un 8% requiere ser totalmente accesible (...) Lo razonable es que haya un escalonamiento de acuerdo a la realidad y a las posibilidades que tiene el país (Junta Directiva del CNREE, 28 de agosto de 2003: 73-75).

Los representantes de la cámara señalaron que sería más fácil presionar al CTP si se contaba con el apoyo del CNREE. En el entendido, de la importancia de obtener una solución integral que involucrara la educación,

infraestructura y adaptación de los autobuses de forma que, realmente, mejorara la falta de accesibilidad (Junta Directiva del CNREE, 28 de agosto de 2003: 80).

En la sesión ordinaria 750, el Foro Nacional de Transportes presentó una propuesta a la Junta Directiva y esta la aprobó, misma que consistía en: realizar las adaptaciones menores en un 100% de la flotilla para el mes de diciembre de 2003; iniciar con una adaptación total de la flota a partir del mes de febrero de 2004 e ir avanzando conforme se adecue la infraestructura del país. Así, el porcentaje debe corresponder con la importación de los autobuses adaptados para garantizar su seguridad; una unidad accesible por empresa, estimado de 60 autobuses accesibles para febrero de 2004; implementación de una comisión permanente; apoyo del CNREE a las instituciones que les competen las modificaciones del transporte público y el plan de capacitación a los choferes de los autobuses (Junta Directiva del CNREE, 11 de setiembre de 2003: 88).

B. Año 2005

En el 2005, la Junta Directiva del CNREE se concentra en la discusión del recurso de amparo interpuesto por Oscar Jesús Rojas en contra del MOPT, CTP y RITEVE S y M, en términos de la espera y análisis, de las posibles consecuencias de sí dicha resolución solicitara el cumplimiento en todos de sus extremos de la Ley 7600. Igualmente, tal recurso trae a colación la consideración de si el 100% de autobuses es razonable o es mejor el optar reducir el porcentaje a un 8%, a partir de la discusión suscitada por el proyecto de ley de Ulloa Vargas, en el expediente legislativo N°. 15, 967.

En el acta N°. 804, se señala una reunión con representantes del Foro Nacional de Transporte Modalidad Autobús, en la cual se habla del esfuerzo y disposición del gremio de autobuseros para llevar a cabo las obligaciones de la Ley 7600; sin embargo, se señalan las dificultades para dar una accesibilidad total a los autobuses, es decir, que todos tengan rampas hidráulicas. Por esto, los representantes del Foro cuestionan la razonabilidad de adaptar el 100% y señalan que:

“El 8%, que ya se cumplió, son las cifras que ellos en este momento y de acuerdo a estudios preliminares hechos, consideran apropiadas. Hoy les vienen a decir que ese 8% en realidad es suficiente. Las rampas se están utilizando una vez al día, dos veces al día y en algunas rutas no se ha utilizado. ¿Por qué?, porque la población que utiliza silla de ruedas no llega al 2%, pues no constituye la mayoría de los costarricenses” (Junta Directiva del CNREE, 14 de julio de 2005: 6).

Además, sobresale su preocupación por las potenciales sanciones si la Sala Constitucional decide que es indispensable que el 100% de autobuses sean accesibles en su totalidad. Los representantes argumentan que dicha decisión afectaría a todos los usuarios del transporte público y que podría sacar de circulación al 80% de la flota nacional.

Álvaro Hernández, presidente del CNREE, insta al CNREE para que realice un pronunciamiento sobre la pertinencia del 100% u 8% y le recuerda la incertidumbre y el posible caos en el sector de transportistas ante una resolución de la Sala Constitucional favorable al 100%, así:

“(…) el Consejo tiene que dedicarse a meditar y pensar sobre esto para llegar a una definición con respecto a la decisión sobre la solicitud del Foro Nacional de Transporte. Sí hay una situación inmediata complicada; no sabe cómo van a responder los transportistas cuando se de ese

pronunciamiento de la Sala IV” (Junta Directiva del CNREE, 14 de julio de 2005: 9).

El Lic. Roberto Arguedas (Vice Ministro de Transportes) y el Lic. Manuel Arce (Director Ejecutivo del Consejo Técnico de Transporte) tuvieron una audiencia con la Junta Directiva del CNREE con la pretensión de buscar un equilibrio entre los rectores en la materia de transporte y discapacidad, puesto que, la consideración de un 8% ha generado diferentes reacciones, de esta forma (Junta Directiva del CNREE, 21 de julio de 2005:14):

“(...) se llegó en el 2003 a un acuerdo, para que en diciembre de ese año se llegara a un 8% de flota vehicular totalmente adaptada. Eso bajó un poco de presión en los transportistas, pero levantó un grupo de insatisfacción de los grupos de personas con discapacidad. Producto de esto se han encontrado algunas acciones constitucionales y algunas personas han recurrido a la Sala Cuarta” (Junta Directiva del CNREE, 21 de julio de 2005:11).

Otro actor que se hizo presente para abogar por una medida racional respecto a la adaptación de los autobuses, es la organización de Consumidores de Costa Rica, desde su perspectiva esta radica en una negociación que involucre a todos los sectores; en el tanto, se considere el reducir el porcentaje de autobuses sin perjudicar a la población con discapacidad ni a los demás usuarios del servicio público. De este modo, se valore que la accesibilidad de los vehículos representa un recargo en las tarifas de todos los usuarios (Junta Directiva del CNREE, 21 de julio de 2005:16).⁴¹

⁴¹Las reuniones desarrolladas con el Viceministro del MOPT y la Asociación Consumidores de Costa Rica se efectuaron el mismo día, 21 de julio de 2005.

Las reuniones desarrolladas con los diferentes actores facilitaron que el CNREE tomara una postura de disposición a la negociación y que incluso, la Directora Ejecutiva del CNREE, cuestionara las acciones de diferentes grupos, en tanto:

“Hay personas con discapacidad extremistas que dicen que la Ley no se toca y hay posiciones extremistas en los transportistas de que la Ley tiene que cambiarse” (Junta Directiva del CNREE, 21 de julio de 2005:17).

La afirmación de la Sra. Holst, citada en el párrafo anterior, revela la escisión entre la población de personas con discapacidad, las cuales son calificadas como extremistas y que se convierten en una amenaza para los demás sectores. Además, se toma en cuenta a los transportistas que exclusivamente limitan sus opciones a la reforma de la ley.

Finalmente, se encuentra el llamado de la Directora Ejecutiva del CNREE a que la Defensoría de los Habitantes, en la persona de la Sra. Lisbeth Quesada, Defensora de los Habitantes se unieran para evitar la aprobación en la Comisión Plena Primera del proyecto de ley de Federico Ulloa (Expediente N°. 15.967), en el cual se propone reducir el porcentaje de accesibilidad de un 100% al 8% (Junta Directiva del CNREE, 24 de noviembre de 2005).

C. Año 2006

En el seno del CNREE se creó una Comisión de Transporte Accesible, la cual fue integrada por Jenny Esquivel, Maritza Parini, Francisco Villalta, Luis Valverde, quienes son representantes de las organizaciones de las personas con discapacidad, y la Sra. Bárbara Holst, Directora Ejecutiva (Junta

Directiva del CNREE, 07 de setiembre del 2006: 17). La comisión estableció las acciones a realizar respecto al expediente legislativo como:

“(…) derogar el proyecto del Sr. Federico Vargas, lograr la demora del proyecto y discutir las normas de RITEVE, menciona que lo del asunto de la Ley moratoria la comisión se acaba de dar cuenta, y este asunto de la Ley no fue por las ONG's, si no por la Asamblea” (Junta Directiva del CNREE, 15 de junio del 2006:6).

En el año 2006 se le da prioritaria atención a los sucesos relacionados con el acuerdo entre el MOPT, un representante del Foro Nacional de Transporte Público Modalidad Autobús, el CNREE, FECODIOS y FEREPRODIS. Dicho acuerdo pretendía realizar una propuesta “equilibrada” entre los sectores, después, de que el proyecto base de Ulloa Vargas fuera desestimado. Asimismo, se dan una serie de cuestionamientos por parte de las organizaciones de personas con discapacidad al acuerdo.

El señor Oscar de Jesús Rojas, representante del sector de discapacidad, se opone rotundamente al acuerdo, sostiene que se dieron una serie de irregularidades y que el CNREE estaría permitiendo se dé hasta un 80% de la flotilla con accesibilidad en vez del 100% (Junta Directiva del CNREE, 6 de abril de 2006:4). Además de este actor, los Miembros de Participación Ciudadana de las personas con discapacidad reclaman que el “Acuerdo de Marzo” (JD-789-06) es peligroso, por eso pugnan porque se dé un criterio unificado desde el CNREE (Junta Directiva del CNREE, 22 de junio 2006:7).

El manejo de la información sobre el Acuerdo JD-789-06 desde la visión del CNREE ha sido perjudicial de su imagen, al darse una especie de manipulación de la misma porque en la propuesta se define un 80% de

autobuses totalmente accesible y en el seno de la Asamblea Legislativa se ha asumido como un 8% (o sea el proyecto de ley de Vargas Ulloa). La Junta Directiva menciona el juego que se dado respecto a este tema, así:

“Se indica que uno de los juegos que se están dando en razón con este tema de transportes, es el de la información, a quién se le da la información, quién tiene acceso a esta, cómo se conoce lo que está sucediendo; la información es poder y las fuerzas políticas que están con este asunto de transportes, se están inclinando por esconder la información de los factores interesados en formar parte de tomar una decisión correcta y transparente sobre este tema. Parte de la estrategia es desnudar al CNREE y presentarlo como un ente totalmente separado en cuanto a sus intereses, en el sentido en que se vea que las Organizaciones y población con discapacidad y los miembros de Junta Directiva por otro” (Junta Directiva del CNREE, 7 de setiembre 2006:4).

En esta perspectiva, es que se evidencia la división existente en los criterios de las organizaciones de las personas con discapacidad y el CNREE. A pesar de que el CNREE aduce como única causa a los “juegos” con la información.

D. Año 2010

1.2. Consejo de Transporte Público

La ley de creación del CTP es la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N°. 7969 del 22 de diciembre de 1999. Al igual que el CNREE, el CTP se instituye como un ente de coordinación de las políticas del transporte público en general, de las concesiones y la regulación de permisos (Asamblea Legislativa, 1999). La ley de creación estipula que en la Junta Directiva se debe contar con la representación del sector empresarial del transporte remunerado

de personas en vehículos automotores, buses, microbuses o busetas (Asamblea Legislativa, 1999). Tal disposición le garantiza al sector de autobuseros que coparticiparan de la toma de decisiones y que podrán exponer su opinión.

1.2.1. Acuerdos y actas del CTP

En este apartado los acuerdos y acta del CTP no serán sistematizados por acuerdo el año, puesto que, el tema de la Ley 7600 y el transporte público es cotidiano, la novedad reside en el debate sobre los proyectos legislativos y las acciones realizadas por otros entes.

En el período en estudio, es destacable, la celebración de la sesión extraordinaria 016-2003, ocurrida en la Sede de la Cámara Nacional de Transportes, cita en la cual se analizó las posibilidades de una estrategia para proponer un acuerdo que facilite se implementen los requerimientos técnicos para atender el tema de la ley 7600, así como, el plazo de tres meses dispuesto por el propio CTP. Dicha propuesta es realizada por el Director Ejecutivo, Máster Renán Murillo Pizarro, quien sugiere:

“En resumen la primera vía sería un nuevo intento en la Sala Constitucional demostrando que no fueron consultados y en segundo lugar con el apoyo técnico demostrar que no se puede hacer la adaptación y el impacto económico o financiero de hacerlo para poder tener elementos de un nuevo reglamento previa negociación con las personas que tienen una capacidad disminuida, como condición para lograr que el Ejecutivo replantee el actual reglamento. No obstante, es preocupante en su criterio la propuesta de un 2% que no tiene racionalidad en relación con la cantidad de flota de algunas empresas. Lo importante no es en términos de porcentaje sino de accesibilidad con una frecuencia mínima garantizada (Junta Directiva del CTP, 14 de agosto de 2003:3).

La discusión señala las pautas y escenarios para modificar el acuerdo del CTP y derogar el Reglamento de la Ley 7600 porque en su opinión extralimita la ley. De esta manera, estima lo primordial es garantizar una frecuencia mínima de autobuses adaptados, mas no el que se adecue el 100% de la flotilla.

En la sesión ordinaria del 53-2006, la Junta Directiva del CTP se pronunció respecto a los elevadores hidráulicos, en el cual se comunicaba al MOPT y las instituciones afines a la Ley 7600 el informe realizado por la Dirección Técnica de la institución. La postura fue:

"(...) que para poder implementar efectivamente la medida es indispensable la conjunción de varios elementos que involucran a distintos actores; es el caso específico de las Municipalidades, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Transportistas, Fabricantes Privados y el Sector Discapacitado; para alcanzar el objetivo último de acceso total o completo (...)" (Junta Directiva del CTP, 13 de setiembre de 2006:1).

La Dirección de Área señala la inexistencia de paradas y terminales adaptadas; así como, la carencia de normas técnicas que le aporten uniformidad o estandarización a los dispositivos hidráulicos (Junta Directiva del CTP, 13 de setiembre de 2006:2). Asimismo, arguye que:

"(...) se tiene como posible alternativa para viabilizar el proyecto de acuerdo a la Ley 7600 la necesidad de ejecutar el programa gradualmente, caso contrario aplicándose la ley se daría un colapso en el servicio por cuanto significa la sanción inmediata y el retiro de las unidades, lo que afectaría a toda la población que utiliza este modo de transporte, incluyendo estudiantes de preescolar, primaria, secundaria, superior, turismo, especiales, trabajadores y el servicio convencional lo que realmente significa un caos" (Junta Directiva del CTP, 13 de setiembre de 2006:2).

En la sesión ordinaria 45-2003 se delegó al Lic. Roberto Arguedas Pérez, presidente de la Junta Directiva del CTP, la participación en la primera fase de la Comisión Permanente para evaluar los progresos y obstáculos en el desarrollo del transporte colectivo accesible, a la luz de la aplicación progresiva y sostenible de lo establecido por la Ley 7600. Dicha comisión, se integró por representantes del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial, Consejo de Transporte Público, Foro Nacional de Transportes y organizaciones de personas con discapacidad Junta Directiva del CTP, 18 de noviembre de 2003:2).

En nota enviada a la Jefe del Área de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración de la Asamblea Legislativa, el asesor legal de la Dirección Ejecutiva del CTP, Lic. Carlos Ávila Arquín, indicó respecto al texto sustitutivo del expediente 17.267:

"(...) los señores miembros de la Junta Directiva consideran importante que la reforma contemple adicionalmente la antigüedad per se de las unidades aspectos atinentes a la seguridad vial, lo cual implica la importancia de que los vehículos automotores dedicados al transporte público se encuentren en condiciones técnicas y mecánicas que garanticen la seguridad de los usuarios (...) en criterio de este Consejo el otorgamiento de la prórroga a la que se hace referencia implicaría un trámite burocrático más (...) se debería considerar un trámite más sencillo con el fin de garantizar el ágil cumplimiento de la disposición que se propone, lo cual podría darse a través de la empresa encargada de la Revisión Técnica Vehicular (...)" (Ávila, 3 de julio de 2009: 1-2).

A partir de la cita anterior, se vislumbra que se analizó una prórroga para ampliar el plazo de la vida útil de los autobuses; no obstante, se contempla la necesidad de que se garantice la seguridad de los usuarios.

2. Participación de otros actores no oficiales en el proceso de redefinición de la Ley 7600

En el proceso de redefinición de la Ley 7600, en el tema del transporte público remunerado, claramente, se articularon otros actores, además de los estudiados en la investigación. Estos serán analizados de forma marginal para evidenciar su rol y como se ven afectados sus intereses, asimismo, fungen como aliados en las posturas y argumentos de los actores.

Las posiciones de los actores expuestas refieren a la consulta sobre el Proyecto de Ley de Modificación del artículo 46 de la Ley No. 7600 (Expediente legislativo No. 15. 967).

2.1. Posición de la Asociación Consumidores de Costa Rica

La Asociación de Consumidores de Costa Rica, fundada en setiembre de 2003, participó activamente de la discusión de la reforma de artículo 46 de la Ley 7600 a través de consultas, como se constató en la revisión de actas del CNREE (Consumidores de Costa Rica, 2010). Dicha participación puede ser analizada desde el concepto de influencia de Mariñez (2004) que valora como factores la persuasión y la manipulación. Dichos aspectos se definen de la siguiente forma, la persuasión con la presentación de argumentos que son considerados “convincientes y válidos” por las partes para alcanzar el objetivo deseado y la manipulación remite a disimular las verdades intenciones (Mariñez, 2004: 48-49).

Algunos de los argumentos que se podrían calificar como persuasivos emitidos por la Asociación de Consumidores en favor del proyecto de ley de reforma del artículo 46 de la Ley 7600, como:

“El plazo que establece la reforma a la ley es necesario por varias razones: en primera instancia debe recordarse que no existe posibilidad de adaptar la flota nacional en forma inmediata, ya que no existe en el país el número suficiente de empresas que se dediquen a esa actividad, las adaptaciones que se han realizado en Costa Rica han tardado meses y nuestra sociedad no podría soportar un nivel de endeudamiento externo como el que supondría la importación de miles de unidades de autobuses nuevas equipadas con el elevador; además la salida de unidades del servicio perjudicaría a los usuarios y su derecho básico a moverse hacia sus trabajos, centros de estudio, hospitales o centros de recreo” (Ulate y Campos, 2006:3).

El actor en cuestión, una asociación sin fines de lucro, posiciona que la necesidad de la adaptación de los autobuses en un 100% ocasionaría un caos, debido, al incremento exorbitante de las tarifas del servicios público de transporte y que se daría un enfrentamiento entre el disfrute de los derechos de la población en general y las personas con discapacidad.

2.2. Consultas a la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado

En relación a la UCCAEP, entidad que aglomera a gran cantidad de Cámaras, entre ellas la Cámara Nacional de Transportes, por lo que se pronuncia respecto a la reforma del artículo 46 de la Ley 7600 (UCCAEP, 2010).La UCCAEP expone un escenario conflictivo para la implementación de la accesibilidad de los autobuses debido al incumplimiento de otras entidades, señalan que:

“El país se enfrenta a un posible paro técnico del transporte que trascienda la voluntad de los transportistas, pues hoy día no existen las condiciones mínimas en la vía pública ni en las paradas de buses, necesarias para la instalación de rampas y para la debida seguridad a los discapacitados, ni las habrá a corto plazo. Por otra parte, resulta incongruente que se obligue a las empresas de transporte a instalar las plataformas sin que exista una norma que establezca los requerimientos técnicos a ese respecto” (UCCAEP, 2006:495).

Las razones sostenidas por la UCCAEP se orientan a culpabilizar a otros sectores por el incumplimiento de la Ley 7600.

3. Comparación de argumentos presentados por las cámaras de autobuseros, CTP, Consumidores de Costa Rica y la UCCAEP

En este apartado se sintetizan los argumentos y posiciones de las cámaras de autobuseros, CTP, Consumidores de Costa Rica y la UCCAEP. En tanto, se concibe que estos coinciden en su discurso lo cual evidencia los aliados de las cámaras de autobuseros.

Tabla No. 8
Comparación argumentos presentados respecto al expediente legislativo No 15.967 entre cámaras empresariales, CTP, Consumidores de Costa Rica y la UCCAEP (2006)

Criterios	Cámaras de autobuseros	CTP	Consumidores de Costa Rica	UCCAEP
Capacidad de talleres	"Se acredita que no existe capacidad en los talleres del país	"(..) la oferta para las rampas es reducida si tomamos en	"(..) debe recordarse que no existe posibilidad de	-----

	para instalar 9766 unidades que circulan a nivel nacional e diversas modalidades (...)" (Pág. 2).	cuenta la existencia de aproximadamente once mil unidades de transporte público en operación que deben ser adaptadas; no hay capacidad instalada para realizar esta labor sino es un horizonte de largo plazo"	adaptar la flota nacional de forma inmediata, ya que no existe en el país el número suficiente de empresas que se dediquen a esta actividad, las adaptaciones que se han realizado en Costa Rica han tardado meses y nuestro país no podría soportar un nivel de endeudamiento externo como el que supondría la importación de miles de unidades de autobuses nuevas y equipadas con el elevador (...)" Pág. 2.	
Articulación actores públicos y privados	"En Costa Rica no se podido materializar una cadena de accesibilidad que involucre a todos los actores. Las organizaciones públicas y privadas no avanzan conjuntamente en el cumplimiento de las obligaciones de accesibilidad	"(...) poder implementar efectivamente la medida es indispensable la conjunción de varios elementos que involucran a distintos actores; es el caso específico de las Municipalidades, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Transportistas, Fabricantes	"(...) la condición de la infraestructura vial y de las paradas, no es apta para la operación de estas unidades, sabemos que es responsabilidad de las municipalidades crear infraestructura accesible y creemos	(...) El país se enfrenta a un posible paro técnico del transporte que trasciende la voluntad de los transportistas, pues hoy día no existen las condiciones mínimas en la vía pública ni en las paradas de buses,

	total, especialmente en el tema de la adaptación de las paradas existe un rezago desmesurado de las Municipalidades y del Ministerios de Obras Públicas y Transportes" (Pág. 3).	Privados y el Sector Discapacitado (...) "	necesario presionar como usuarios para que se destinen recursos para esa meta (...)" (OTRO DOCUMENTO)	necesarias para la instalación de rampas y para la debida seguridad a los discapacitados , ni las habrá a corto plazo (...)"
Recarga en la tarifa	<p>"La progresión para completar la adaptación de rampas en autobuses es indispensable para evitar una lesión generalizada a la calidad del servicio".</p> <p>"Sostiene que a la luz del criterio técnico, se evidencia aún más la irrazonabilidad y desproporcionalidad técnica contenidas en esas normas, cuando se tiene por demostrado que el transporte público modalidad autobús, transporta diariamente alrededor de un</p>	<p>"(...) la necesidad de ejecutar el programa gradualmente, caso contrario aplicándose la ley se daría un colapso en el servicio por cuanto significa la sanción inmediata y el retiro de las unidades, lo que afectaría a toda la población que utiliza este modo de transporte, incluyendo estudiantes de preescolar, primaria, secundaria, superior, turismo, especiales, trabajadores y el servicio convencional lo que realmente significa un caos"</p>	<p>"(...) es injusto que al final el costo de esas adaptaciones y sustituciones de flota - las cuales ni siquiera se van a poder utilizar a cabalidad por cuanto la infraestructura vial no está adaptada para la operación eficiente de este tipo de unidades- va a caer sobre los consumidores.</p>	-----

	<p>millón doscientas mil</p> <p>personas, frente al grupo etario de las personas con discapacidad que no supera el 10% de la población nacional. En esa medida, no se justifica que se obligue a los concesionarios y permisionarios del transporte público, modalidad autobús, la adaptación de todos los vehículos a la accesibilidad de las personas con discapacidad a un costo económico que repercutirá directamente en la tarifa que debe pagar el ciudadano común todos los días, e inclusive ellos mismos, muchos de los cuales son de escasos recursos económicos (...)."</p>			
Necesidad de un plazo	"Sobre la base de la realidad nacional (...) se	"(...) se tiene como posible alternativa para	"En caso de que este proyecto de ley	"(...) la posible salida de

<p>mayor</p>	<p>concluye que no existe manera de responder en el corto plazo o mediano plazo al reto de brindar accesibilidad total en el cien por ciento de los autobuses en circulación y más bien existen sobradas razones para autorizar un nuevo cronograma" (Pág. 2).</p> <p>"En el estado actual de la situación se requeriría de 13.6 años para instalar 9766 rampas en la flota o bien 11.4 años de aprobarse la reforma" (Pág. 2).</p>	<p>viabilizar el proyecto de acuerdo a la Ley 7600 la necesidad de ejecutar el programa gradualmente, caso contrario aplicándose la ley se daría un colapso en el servicio por cuanto significa la sanción inmediata y el retiro de las unidades (...)" Pág. 4</p>	<p>no sea aprobado, más del 90% de la flota nacional de autobuses debería salir de circulación, afectando el derecho de la población a desplazarse en el interior del territorio nacional. Consumidores de Costa Rica, respeta y reconoce el derecho de las personas en sillas de ruedas, muchas menos de 400 000 que presentan alguna discapacidad en el país, para acceder a los servicios de transporte público incluyendo aquí los autobuses, sin embargo somos conscientes que la reforma permitirá respetar el derecho constitucional del 100% de los usuarios de bus incluyendo aquí a las personas con discapacidad de velar por sus intereses</p>	<p>circulación de cerca del 90% de la flota de autobuses constituye una amenaza de incalculables consecuencias para la actividad económica y social del país".</p>
---------------------	---	--	--	--

			económicos, así como el de transitar por el territorio nacional" p. 6	
--	--	--	---	--

Fuente: Construcción propia a partir de (Línea, 2011),(Resolución número 03-009839 de las nueve horas cuarenta y siete minutos, 2004) y (Gutiérrez Wa-chong, 2006)

4. Conclusiones

El accionar de los actores institucionales es percibido como un espacio de influencia de muchos otros actores, las audiencias y reuniones son cotidianas. Asimismo, se destaca la intencionalidad de persuasión y manipulación evidente al expresar los escenarios negativos, posibles consecuencias e incertidumbres. Las acciones se pueden englobar en la participación de los grupos de presión que buscan incidir en el ejercicio del poder.

Se visualiza la coincidencia del discurso de las Cámaras de transportistas con el CTP, UCCAEP y Asociación de Consumidores de Costa Rica que juegan una suerte de aliados en la influencia directa hacia el CNREE que brinda los pronunciamientos finales. De igual forma, en el interior del CNREE se visualiza una escisión entre las organizaciones de personas con discapacidad y el ente respecto a su posición ante las reformas de la Ley 7600. Ello, incluso hace merecedor a las organizaciones de personas con discapacidad que tienen una posición cerrada ante su reforma como "extremistas" por parte del Consejo.

Otro asunto de gran relevancia refiere a cómo la estrategia de manipulación ocasionó que se presentaran problemas por el manejo de información, esto visto desde las apreciaciones de la Junta Directiva del

CNREE como las estrategias propuestas por el Director Ejecutivo del CTP de la necesidad de información convincente y válida para las partes.

Es trascendente el hecho de cómo los actores sociales concuerdan en la argumentación con ciertas instituciones del Estado, dicha situación impacta el cumplimiento de la Ley 7600 lo cual deriva en efectos para el disfrute de los derechos de las personas con discapacidad.

Capítulo sétimo

Posiciones y percepciones de actores oficiales e instituciones vinculados en el proceso

Las élites políticas, los actores oficiales, toman las decisiones a partir de numerosos factores y percepciones, los cuales preceden de motivaciones de diversa índole como personal, político, económico, electoral y otros (Mariñez, 2004: 11). De este modo, en el proceso de redefinición de la Ley 7600 los actores colectivos intentaban penetrar la esfera estatal, que es representada por los actores oficiales, quienes son los tomadores de decisiones.

En esa perspectiva, las percepciones de los actores oficiales, es decir, la interpretación y las percepciones simbólicas que expresaron estos de las cámaras y organizaciones afectan las posibilidades de los últimos de influenciar en el debate de la ley (Offe, 1988: 235).

En este capítulo se da una suerte de sistematización de las opiniones expresadas por los actores oficiales (diputados y funcionarios del CNREE), quienes participaron directamente en la discusión de la Ley 7600 ya sea, en el primer caso en una comisión legislativa en la que se discutió alguno de los proyectos de ley analizados y como proponentes de los mismos; en el segundo caso, se refiere a funcionarios que intervinieron en las discusiones desarrolladas en el CNREE y que contaban con capacidad de toma de decisiones.

Las percepciones de los actores oficiales se analizaron mediante las siguientes categorías de análisis: "percepciones de los actores oficiales sobre la capacidad de incidencia de los actores en estudio" y "percepciones sobre la las posiciones de los actores". La primer categoría se divide en dos subcategorías que son: "percepción del debate por la redefinición de la Ley 7600/Percepción sobre la incorporación de los intereses y sugerencias de los actores colectivos" y las "percepciones sobre las fortalezas y debilidades de los actores colectivos". En cambio, la segunda categoría se dilucida en la "percepción de las organizaciones de personas con discapacidad/percepción cámaras de autobuseros".

En el Anexo No. 6 se adjunta la tabla con la comparación de las apreciaciones de los actores, la cual se comprende de extractos de las transcripciones de las entrevistas clasificadas según las categorías de análisis.

Los cinco actores se identifican según los siguientes códigos: diputado N° 1, diputado N° 2, diputado N° 3, diputado N° 4, funcionario N° 5 y funcionario N° 6. Es importante tener presente, que pese a la realización de preguntas que correspondían fielmente a las categorías no todos los entrevistados respondieron claramente a las mismas, pues, algunos evadieron las consultas por lo que se ha de comprender que algunas respuestas no coinciden con las interrogantes o bien, aluden a los temas de forma tangencial.

1. Percepciones de los actores oficiales sobre la capacidad de incidencia de los actores en estudio

Las apreciaciones de los actores oficiales refieren a cómo se desarrolló el debate en la redefinición de la Ley 7600, así como, las fortalezas y debilidades que divisaban de los actores colectivos en dicho proceso de negociación.

1.1. Debate por la redefinición de la Ley 7600

La mayoría de los actores entrevistados (Diputado N°: 1 y 3, Funcionario N° 5 y 6) coincidieron en la importancia de que fuese el 100% de los autobuses de la flotilla del transporte público el porcentaje adaptado. Ello, en el sentido de que discutía reducir ese porcentaje debido a razones, enunciadas por diferentes actores, como: la cantidad limitada de usuarios que utilizan el transporte público, costos asociados a la adecuación de los autobuses y otros.

El diputado N° 3 expone, según su perspectiva, como se desarrolló la dinámica de debate de la Ley 7600.

"Como el tiempo no iba a dar, la cámara de autobuseros nos hicieron varias propuestas y yo inmediatamente hablé con la señora del Concejo de Rehabilitación para que ella comunicara, porque para mí la idea era que todos estuviéramos hablando lo mismo. Entonces se dieron varias posiciones de negociación, el asunto era que era imposible cumplir con el plazo, es decir, no da ni tiempo, había que cambiar toda la flota, era imposible. Entonces todos empezaron a decir que no, que era el 100 por ciento, que si no me empezaban a meter recursos de amparo, y que se hubiera pegado, porque la Ley era absoluta.

Entonces la idea, empezamos a proponer que mientras tanto, por ejemplo, una de las propuestas que se hizo es que siempre existiera un bus listo para llevar a una persona, es decir, no era necesario si no estaban todos, pero que se diera el servicio al 100 por ciento, todas las cámaras aceptaron, las asociaciones no aceptaron, por ejemplo. Es decir, se dijo que por lo menos que si todas antes de tiempo podían tener una o dos unidades en la ruta, y si llegaba una persona con discapacidad a alguna de las paradas, llamar a la unidad, montarla y llevarla. Entonces se podía garantizar el 100 por ciento del servicio, y esa no lo aceptaron, entonces tuvimos que hacer la moción dando el plazo y dando porcentajes por tiempo, más o menos, digo yo" (Diputado N° 3, 2011: 1-2).

Las declaraciones del diputado N° 3 evidencian las intenciones de las cámaras de generar alternativas ante el inminente vencimiento de la prórroga para la adaptación de los autobuses. En tanto, posicionaban el 100% del servicio vs el 100% de los autobuses adaptados, siendo lo última opción la dispuesta en la Ley 7600, pero que precisaría mayor tiempo. Sin embargo, la pretensión de que no se adecuaran no fue bien recibida por las organizaciones de personas con discapacidad, quienes se opusieron.

Un comentario interesante fue efectuado por el Funcionario N°. 6, quien reclama que algunos diputados pretendían modificar la Ley 7600 para así evitar su cabal cumplimiento. Tal es el caso del expediente No. 15967, que en su texto base acometía reducir del 100% de adaptación al 8%. Ello, claramente en beneficio de las cámaras de autobuseros, actores interesados en evitar la inversión de la adecuación de la flotilla en un corto plazo.

"Lo que pasa es que algunos diputados insistían en que lo que la Ley 7600 planteaba, generaba algunas contradicciones y algunos inconvenientes de cumplimiento. Usted sabe que en Costa Rica todas las leyes tienen portillos, entonces esto hacía de alguna manera que algunas instancias insistieran en que la ley debía ser depurada primero y después cumplirla, lo de siempre...Y entonces en ese estire y encoge de las correcciones y las mejoras había gente que se escudaba en eso para no presentar verdadera puesta al cumplimiento de la Ley 7600". (Funcionario N° 6, 2011: 7).

Además de las percepciones de los actores oficiales en relación con las organizaciones y las cámaras en el proceso de redefinición de la Ley 7600, salen a relucir las fortalezas y debilidades en la negociación de dichos actores. Pues, es necesario apreciar sus capacidades y estrategias para influenciar los diferentes proyectos de ley y acuerdos alcanzados.

1.2. Fortalezas y debilidades de los actores colectivos

Tres de los seis entrevistados manifestaron las diferencias entre las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de autobuseros, siendo los últimos los que poseen más recursos y una mejor estructura. De esta manera, los actores oficiales señalan la desigualdad de poderes, pues son las cámaras quienes tienen mayores recursos. Por ejemplo, el Diputado N° 3 indicó:

"Bueno, las cámaras de autobuseros tienen el poder económico para manejarlo, a ver, como le digo las cámaras son muy poderosas, la mayoría contribuyen a campañas, y muy fuerte. Entonces siempre va a haber un balance hacia ellos, en el sentido del Gobierno, de la hora de tomar decisiones. Ok, primero, porque dan un servicio público casi al 100 por ciento de la población (los discapacitados representan otro porcentaje), entonces, están en un desnivel muy grande (...)" (Diputado N° 3, 2011: 7).

De este modo, el entrevistado trae a relucir otro aspecto, las cámaras como grupo de presión tradicional tienen medios de acción de forma discreta, como el financiamiento de las campañas políticas y por lo tanto, tienen facilidades para acceder a los tomadores de decisión (Duverger, 1972: 390-391).

Otro aspecto mencionado por los entrevistados es la estructura, de las organizaciones y cámaras, esta corresponde a su estabilidad y sus capacidades. El Diputado N° 4 señala:

“Yo creo que las cámara, sí una fortaleza, que como cámaras ellos tienen todo un organigrama y una organización interesante. Desde un departamento legal que los asesora muy bien hasta economistas y gente que les ve por sus intereses. Las cámaras están muy bien organizadas, no de ahora, de hace muchos años, y eso es un beneficio que tienen. Yo siento que a veces, también, lo malo es que quieren ganar más de la cuenta y eso es un tire y encoge con el Gobierno (...) Entonces yo diría que la ventaja es eso: es una organización muy seria. Pero hay que ponerle corto, no se le puede soltar la rienda porque se desboca. Entonces por ese lado creo que son importantes todo lo que son las cámaras. Representan los intereses de un sector y así hay una organización con quien además cuando uno necesita hablar como Gobierno tenés voceros con quien vos podás reunirse.

Las organizaciones sociales yo las critico un poquito más, creo que desgraciadamente no tienen la organización por diversas razones, no es una actividad productiva, por lo tanto no tiene tal vez las condiciones mínimas para eso. Se reúnen simplemente cuando hay un interés que los une, pero no es una organización que normalmente se mantenga en el tiempo. Entonces, es más difícil, los representantes son más cambiantes, normalmente, tal vez no conocen tan bien la materia como lo conocen otros, entonces eso dificulta un poco las organizaciones sociales. Sin querer hablar mal de ellas, porque hacen un esfuerzo, pero lo que te quiero decir, comparativamente, las cámaras tienen una gran ventaja sobre las organizaciones sociales como tales, definitivamente. Más que son sociedades sin fines de lucro, la otra sí tiene un lucro, entonces, te permite invertir recursos, dinero de los mismos asociados para poder salir adelante; la otra no, si no le dan de buena voluntad no pueden salir, entonces ahí hay una desventaja competitiva, si lo querés ver así. Pero siempre son importantes, sino quién representa a un grupo, si no hubiera sido por las organizaciones sociales esa ley nunca hubiera salido, nunca. Pero se unieron para lograr eso” (Diputado N° 4, 2011:7).

En la cita anterior se rescata la preeminencia de las cámaras que se posicionan como una organización más estable, en términos de sus representantes y los recursos. En cambio, las organizaciones se caracterizan por la modificación de sus voceros, su conformación y/o activación en eventos específicos que facilitan su convocatoria. Por lo tanto, los primeros alcanzar

una mejor relación con los actores oficiales, pues en lapsos de tiempo es más fácil identificar a sus apoderados y se reconoce su capacidad de toma de decisión.

La estructuración de los actores en estudio, la formalidad contrapuesta a la informalidad afecta las posibilidades de incidencia. El Diputado N°. 4 exterioriza como las cámaras al contar con representantes estables, asesores, es decir, con personal capacitado se simplifica el estar en contacto y tomar decisiones. En cambio, las organizaciones de personas con discapacidad son más variables y responden a las coyunturas, aunado, a que carecen de recursos de forma fluida y permanente. Es decir, los objetivos de los actores colectivos, el lucro y la lucha por los derechos intervienen en la forma en que se organizan.

2. Percepciones sobre las posiciones de los actores colectivos

En este apartado se sistematizan las opiniones respecto a las posiciones de las cámaras y organizaciones sobre los proyectos de ley y acuerdos tomados. Desde esta perspectiva, se valoran los fundamentos que expusieron para sostener su aprobación y rechazo a las propuestas. Las opiniones se dividen de acuerdo con los actores, no obstante, la información proporcionada en las entrevistas fue limitada. En tanto, los entrevistados se referían a grandes rasgos y preferían verter sus propios criterios, los cuales a su vez muestran de qué forma decidieron.

2.1. Percepción de las organizaciones de personas con discapacidad

Los actores oficiales consultados, en su mayoría (Diputados No: 1, 2, 3 y Funcionario No. 5) comunicaron que algunas organizaciones de personas con discapacidad exigían la implementación de la Ley 7600 y no aceptan la ampliación del plazo. Tal situación afectaba la negociación, ya que el ubicarse en una postura de negociación a otra opción limita rotundamente los márgenes para tomar decisiones satisfactorias y provechosas para las partes. El Funcionario N° 5 indicó:

"Y hubo un momento en donde el grupo comprendió, y tal vez esa fue la gran diferencia con el otro grupo posteriori, que hay cosas que son factibles, y hay cosas que son posibles, o hay cosas que uno verdaderamente puede llevar a cabo, y otras que no. Es decir, no era posible, no era real, que el 100 por ciento ¡ya!, no era. De hecho ya habían pasado tres años desde el momento en que venció, y no lo era, y no había ninguna sanción".(Funcionario N° 5, 2011: 5).

En la cita anterior se refleja la división de las organizaciones de personas con discapacidad, en el contexto de la negociación desarrollada en el seno del CNREE con representantes de cámaras de transportistas y organizaciones, se trata del denominado Acuerdo de Marzo. En dicho debate, las organizaciones que participaron en el proceso de negociación aceptaron que se prolongará el tiempo para el cumplimiento de la ley; mientras, otras organizaciones, posterior al acuerdo, manifestaron su exclusión del asunto y la oposición a que se diera más tiempo. Esto, finalmente, revela la división entre las organizaciones y su postura dicotómica, en este caso de no aceptar una negociación.

2.2. Percepción de las cámaras de autobuseros

Los entrevistados desde diferentes aristas refieren al interés financiero y empresarial de las cámaras. En tanto, las cámaras retrasaban la inversión para incluir rampas en los autobuses (Diputado N° 1, 2011: 1), los criterios de esos actores son meramente económicos (Diputado N° 4, 2011: 3) (Diputado N° 3, 2011: 5) y la relevancia de que se vea como una oportunidad de negociar el mejor las condiciones de accesibilidad de las unidades de transporte público (Funcionario N° 6, 2011: 5).

3. Conclusiones

Las entrevistas realizadas refuerzan diversos aspectos incluidas en la hipótesis de trabajo de esta investigación. En primer lugar, la estructura de las cámaras de transportes y disponibilidad de recursos. En segundo lugar, la informalidad de las organizaciones de personas con discapacidad merman sus incidencias. En tercer lugar, se manifiesta la clara desigualdad de poder y las relaciones de los actores con el Estado.

Además, los argumentos contrastantes de las organizaciones, vistos a la luz de la ampliación del plazo o no, fragilizan las posibilidades de que se dé una estrategia de presión o cabildeo consolidada. Por tanto, la informalidad afecta el posicionamiento de sus objetivos y proyectos de forma adecuada en el marco de una negociación institucionalidad como lo sería la arena legislativa o del CNREE (Offe, 1988: 179).

En relación con el poder discreto de las cámaras que vendría del financiamiento a las campañas políticas, no puede ser sostenido por ser únicamente aludido por un entrevistado, más es de vital trascendencia para el análisis desde el punto de vista teórico. Duverger sostiene que es un medio de acción discreto (Duverger, 1972: 390-391), asimismo, Lindblom concibe a los empresarios en una posición de privilegio que radica en sus recursos económicos y compromisos con los partidos políticos (Lindblom, 1964: 99-105).

Conclusiones y recomendaciones

1. Conclusiones

Al finalizar la investigación es necesario retomar la hipótesis de trabajo, la cual sostiene que las cámaras de autobuseros accionan desde una lógica de identidad conservadora (grupo de presión), que posee las estrategias adecuadas y los recursos para llevarlas a cabo. En contraposición, a las organizaciones de personas con discapacidad caracterizadas por una identidad de proyecto (nuevo movimiento social), quienes no cuentan con estrategias claras ni recursos.

En los grupos de presión se destaca el rol de los empresarios, en la investigación conceptualizado en las cámaras de autobuseros, quienes disponen de los recursos y compromisos con los partidos políticos (Lindblom, 1964: 99-105).

Las distintas condiciones de inserción de los actores en la sociedad, las experiencias, la relación con el Estado y acceso a los recursos generan divergencias en la capacidad de incidencia (Mora, 1989:30). De este modo, en la investigación se vislumbra la razón de ser de los actores en estudio. Las cámaras de autobuseros surgen a partir de intereses corporativos y las organizaciones de personas con discapacidad con el objeto de promover la defensa de sus derechos.

Un ejemplo claro, de la desigualdad entre los actores, la concentración del 29 de mayo de 2003. En la cual, los organizadores no contaban con instalaciones físicas para las reuniones posteriores, recursos para el transporte de las personas, etc.

En relación con la disposición a negociar, resalta que las cámaras, dos de los entrevistados, postularon su interés por dialogar, más reclamaron que las organizaciones no reconocían su sensibilidad hacia el tema. Mientras, en las organizaciones, en dos casos, se negaban a modificar de cualquier forma la Ley 7600.

Las posiciones de las organizaciones de personas con discapacidad se pueden dilucidar en una política de protesta basada en exigencias formuladas en términos predominantemente negativos, tal como es atribuido a los nuevos movimientos sociales. Es así como la informalidad y la ambigüedad en las posturas de los nuevos movimientos sociales mermó sus posibilidades de consolidarse en las negociaciones institucionalizadas (Offe, 1988: 179). En cambio, las cámaras de autobuseros, entendido como un grupo de presión, cuenta con una organización formal y asociaciones representativas a gran escala que brindan respaldo a negociaciones estables sin la necesidades de eventos específicos en el entorno sociopolítico que las justifiquen(Offe, 1988:221).

Las cámaras de autobuseros advirtieron que tenían poco conocimiento de la Ley 7600, hasta llegado el vencimiento del Transitorio VI en el 2003. Ello, se vio reflejado a su vez, en el cabildeo realizado y los recursos presentados ante la Sala Constitucional. Mientras, las organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de identificación de la estrategia, de forma

mayoritaria, acusó la falta de voluntad política como la causa del incumplimiento de la Ley 7600.

El CNREE, ente rector en la materia de discapacidad, es la institución a la cual se acostumbró consultar y solicitar audiencia ante cualquier proyecto de ley relacionado con la población con discapacidad. Ante esto, se postula como un ente con credibilidad como representante del sector.

Al finalizar esta investigación, se vislumbra que se comprueba la hipótesis de trabajo en lo siguiente:

Las cámaras de autobuseros negociaron en bloque, incluso, data la existencia de, únicamente, dos grandes cámaras (una surgió posterior a la redefinición de la Ley 7600). En contraposición, a las organizaciones de personas con discapacidad, quienes son mucho más diversas, resalta que en las entrevista (tres de los entrevistados) indicaron la división imperante a lo interno de lo sector.

Las organizaciones de personas con discapacidad son claramente dependientes de los recursos económicos del Estado, entiéndase CNRREE o COINDIS, para realizar actividades como: capacitaciones, concentraciones y el transporte a diferentes espacios para cabildeo o negociación. Si no, sus posibilidades se remiten, mayoritariamente, a los aportes voluntarios de sus miembros. Al contrario, las cámaras de autobuseros, los entrevistados, manifestaron las facilidades respecto a las instalaciones físicas, personal capacitado y demás; pues, se financian a través del aporte periódico de sus

afiliados, según la cantidad de autobuses de cada uno y dicha cuenta puede ser incrementada en el caso de una eventualidad.

El Estado se ve afectado por las identidades colectivas que intentan penetrar en su estructura, por lo que las interacciones de los actores colectivo en la dinámica institucional lo afectan (Mora, 1989:19, 20 y 21). De este modo, los actores colectivos emplearon sus recursos para definir e implementar las estrategias para incidir en los actores colectivos e incluir sus proyectos (Alpízar, 2005:12).

Así, las instituciones del Estado (MOPT y CTP) coincidieron con la perspectiva de persuasión de las cámaras de autobuseros que estuvo presente por medio del aporte de consultorías con información a la discusión legislativa. De esta manera, se vislumbra cómo este actor colectivo alcanzó que se le concediera el plazo.

Dichas coincidencias, reclaman cómo las relaciones entre las cámaras y las instituciones del Estado se caracterizan por ser armoniosas y consistentes, lo cual significa mayor incidencia política para este actor (Mora, 1989: 36). Aunado a ello, las cámaras de autobuseros junto a los actores oficiales aliados desarrolló su influencia desde la perspectiva de la persuasión, al presentar argumentos los cuales son percibidos como válidos y convincentes (Mariñez, 2004: 48). Ello, al considerarse que las cámaras aportaban al proceso de redefinición de la Ley 7600 investigaciones e informes técnicos con estadísticas y datos que fundamentaban sus posiciones. De esta manera, se emplean argumentos relacionados con costos económicos, incapacidad de talleres para desarrollar las adaptaciones a los autobuses, porcentaje de infraestructura

adaptada según la Ley 7600 y la irracionalidad de adecuar el 100% de los autobuses de la flotilla de transporte público.

Los grupos de presión desarrollan estrategias tales como las amenazas para establecer las consecuencias debido a que las políticas públicas no coinciden con sus intereses(Lindblom, 1964: 99-105). Un ejemplo de ello, es la convocatoria de una las cámaras de autobuseros a una concentración, el 7 de setiembre de 2006, para determinar si es necesaria un "cese de operaciones obligados por las circunstancias" a causa de la falta de respuestas del Gobierno por la obligatoriedad del instalar en el 100% de la flotilla de autobuses rampas y la necesidad de un aumento en las tarifas (Hernández P. , 2006). Ante ello, el 8 de setiembre de 2006, la viceministra de transportes, Viviana Martín anuncio, ante la prensa que los autobuseros, que no se iría a huelga y señaló su compromiso con la aprobación de una ampliación del plazo, ya sea con una reforma legal o un permiso por parte del CTP (la primera era su prioridad) (Espinoza M, 2008) Mas, la representante de la cámara de autobuseros señaló sería la última oportunidad para la negociación, pues de incumplirse no tendrían más oportunidades para el diálogo.

En la arena política se manifiesta la desproporción de recursos en favor de las cámaras de autobuseros, las divergencias en las motivaciones e intereses de los actores afectan sus capacidades para actuar de forma racional y monolítica (Mariñez, 2004: 11).

En tanto, la posición en el estamento de las organizaciones de personas con discapacidad es heterogéneo, desde quienes aceptaban reformas a la Ley 7600 para no afectar a los usuarios sin discapacidad a quienes se negaban a cualquier modificación.

Las cámaras de autobuseros se presentaron como un actor más monolítico, con mayor acceso a recursos; mientras las organizaciones de personas con discapacidad actuaron de forma inversa.

Las percepciones de los actores oficiales respecto a los colectivos están apoyadas en la interpretación y las percepciones simbólicas. Dicha percepción los concibe o no como actores políticos (Offe, 1988: 235) De tal manera, se vislumbra que estos consideran que las organizaciones de personas con discapacidad poseen una estructura con mayor informalidad respecto a las cámaras de autobuseros. Dichas apreciaciones de los actores oficiales entrevistados reseña cómo estos vislumbran en las organizaciones de personas con discapacidad a un actor con mayores ambigüedades y dicotomías, lo cual imposibilitaba que las posturas del sector pudiesen ser plenamente tomadas en consideración.

2. Limitaciones en la investigación

Las principales limitaciones de la investigación remiten al acceso restringido a los personeros de los estamentos a quienes se ameritaba entrevistar, pues, estos, en algunos casos, no les interesaba participar en la investigación. Además, tenían agendas de trabajo muy complicadas, incluso, algunos temían por su seguridad física, por ejemplo: que fuese un engaño para un secuestro. Dicha situación, comprometió, en gran medida el avance de la investigación.

Algunos personeros evadían las entrevistas, pues temían que en la investigación se pretendiera generar acusaciones u otros sobre la aplicación de la ley. No siempre, la actitud fue receptiva, sino a la defensiva, para responder las preguntas.

Además, se presentaron situaciones no planificadas tales como: se citaban a entrevista a alguno personero y se incorporaban otros sujetos de forma espontánea.

Asimismo, al inicio de la investigación la muestra de las personas por entrevistar era muy amplia, lo cual repercutió en la imposibilidad de efectuar las entrevistas. Aunado, a que se consiguió alcanzar la saturación de la información al reconocer los patrones en las entrevistas (Morse, 2003:37).

Otra situación que afectó el desarrollo ágil de la investigación fue el desconocimiento de herramientas informáticas, como el Atlas Ti. Las cuales podrían haber simplificado significativamente la sistematización de las entrevistas.

Otra dificultad, se puede atribuir a aspectos de carácter de burocracia, por ejemplo: para obtener las actas de la Junta Directiva del CTP se solicitó por parte de la Secretaría una carta explicando las razones de esto, lo cual implicó tiempo y a su vez, para realizar cualquier consulta se me remitía a la ventanilla única en la cual todos los usuarios del Consejo acuden para solicitar permisos y otros. A su vez, si bien no remite al objeto de estudio, se realizaron gestiones para acceder a la información del cumplimiento de la Ley 7600, pero fueron

tantos los departamentos a los cuales se indicó que correspondía que no se pudo obtener la información.

La hermética y el débil inventario con el cual se le da tratamiento a información pública afectan el desarrollo ágil y oportuno de las investigaciones.

Además, la consulta respecto a las estrategias desarrolladas por los estamentos fue de difícil acceso, pues los actores presentaron cierta resistencia a hablar de forma libre y amplia sobre el tema. Este es un tema sensible, el cual fue dilucidado primordialmente de consultas y documentos.

3. Recomendaciones

Para futuras investigaciones es de vital trascendencia el profundizar en las estrategias de los actores en estudio, mediante mayor delimitación al objeto de estudio. Ello, pues los actores se resisten en gran medida a clarificar este tipo de aspectos.

Asimismo, se recomienda para futuras investigaciones profundizar en el rol de los actores colectivos en la génesis de iniciativas de ley. Así como, es de vital importancia el indagar respecto a su origen.

Además, a pesar de que la Organización N° 1, enuncia de forma aislada que existe una escisión entre las organizaciones que apoyan o no al CNREE, lo cual es un indicador de las facilidades para obtener recursos de la institución.

En términos políticos, en vista del futuro vencimiento del plazo establecido para la adecuación del 100% de la flotilla de autobuses, en el 2014, las organizaciones de personas con discapacidad deben reconfigurarse como actor colectivo en caso de que no se cumpla con las disposiciones de la Ley No 8556. Esta situación, los ubicaría en un proceso de negociación en el cual no podrán incidir con éxito si persisten las divisiones a lo interno del sector de las organizaciones de personas con discapacidad.

BIBLIOGRAFÍA

Abarca, A., Alpízar, F., Rojas, C., & Sibaja, G. (2012). *Técnicas Cualitativas de Investigación*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Agencia de Cooperación Internacional del Japón, C. N. (2006). *Las Necesidades y Oportunidades Básicas de las Personas con Discapacidad en Costa Rica*. San José: Agencia de Cooperación y Internacional & Concejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial.

Agüero, A., & Monge, G. (2008). *Justicia pronta y cumplida. La postergación de la Ley sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y el Problema del Transporte Público*. [Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Aguilar, G. (15 de octubre de 2003). Enfoques en discapacidad. (C. N. CNRIE, Entrevistador)

Alpízar, F. (2005). *La influencia del poder en la política comercial de Costa Rica: el caso de los lecheros en el TLC con México*. Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Alvarado, M. (05 de noviembre de 2010). Entrevista miembro de la Federación Red Costarricense Pro Personas con Discapacidad. (S. González, Entrevistador)

Alvarado, X., Avendaño, S., Blanco, C., & Rodríguez, G. (2004). *"El 1 de Abril tal y como están las situaciones en este momento vamos a amanecer sin los servicios de Salud"*. [Memoria de Seminario de Graduación]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Araya, L. (05 de noviembre de 2010). Entrevista Secretaria General de la Federación Red Costarricense Pro Personas con Discapacidad y administradora de Talleres Protegidos de Alajuela. (S. González, Entrevistador)

Araya, L. (2010). *Informe C*. Recuperado el abril de 23 de 2010, de <http://www.informe-c.info/general/reforma-a-ley-de-transito-lesiona-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-7108.html>

ARESEP. (2008). *Informe de Labores [en pdf]*. San José, Costa Rica: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Arguedas, E., Barrantes, L., Chacón, A., Echandi, J., Esna, Y., Morales, A., y otros. (2009). *Proyecto de Ley de Reforma de varios artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No.7331 y sus reformas. Expediente Legislativo No. 17485*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Arrieta, E. (22 de junio de 2006). *Asamblea les da ocho años más para ponerlas: Autobuseros felices sin las rampas. Al Día*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.aldia.cr/ad_ee/2006/junio/22/nacionales6.html

Asamblea General de las Naciones Unidas. (9 de diciembre, 1975). *Declaración de los Derechos Impedidos*. s.l.: Asamblea General de las Naciones Unidas.

Asamblea General de las Naciones Unidas. (1989). *Ejecución del Programa de Acción Mundial para los Impedidos y Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos*. Recuperado el 23 de agosto de 2010, de <http://www.educared.edu.pe/especial/doc/ley/DirecTallin.pdf>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (4 de marzo de 1994). *Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de <http://www.un.org/spanish/esa/social/disabled/garesol.htm>

Asamblea Legislativa. (29 de Noviembre, 1961). *Acuerdo Legislativo No. 399: Reglamento de la Asamblea Legislativa*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (2012). *Detalle del Proyecto de Ley*. Recuperado el 06 de octubre de 2012, de http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_Informacion/Consultas_SIL/Pginas/Detalle%20Proyectos%20de%20Ley.aspx?Numero_Proyecto=15268

Asamblea Legislativa. (2010). *Detalle del proyecto de ley*. Recuperado el 29 de mayo de 2010, de http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_Informacion/Consultas_SIL/Pginas/Detalle%20Proyectos%20de%20Ley.aspx?Numero_Proyecto=15967

Asamblea Legislativa. (2012). *Detalle del Proyecto de Ley*. Recuperado el 07 de octubre de 2012, de http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_Informacion/Consultas_SIL/Pginas/Detalle%20Proyectos%20de%20Ley.aspx?Numero_Proyecto=17267

Asamblea Legislativa. (1995). *Expediente No 12176: Acta No 8, 30 de noviembre*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (2006). *Expediente No 15967: Acta de sesión de trabajo del 31 de mayo*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (2006). *Expediente No 15967: Acta de sesión de trabajo del 7 de junio*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (29 de agosto, 2006). *Informe Afirmativo Unánime de la Comisión Permanente Especial Consultas de Constitucionalidad*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (26 de mayo de 1996). *Ley 7600: Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de <http://www.uned.ac.cr/educacio/documents/LEY7600.pdf>

Asamblea Legislativa. (27 de noviembre, 2006). *Ley 8556: Adición del artículo 46 Bis y el Transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (3 de setiembre, 1973). *Ley de Creación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial, No. 5347*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (17 de noviembre, 1992). *Ley de la Defensoría de los Habitantes de la República, No. 7319*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (22 de diciembre, 1999). *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, No. 7969*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Asamblea Legislativa. (1995). *Proyecto de Ley de Derechos de Personas con Discapacidad. Expediente Legislativo No. 12176*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Astorga, L. (junio-agosto de 2003). *Costa Rica: Promisorio proceso de negociaciones desarrollan personas con discapacidad y Gobierno. Disability World*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.disabilityworld.org/06-08_03/spanish/gobierno/costarica.shtml

Astorga, L. (2004). *Un paso hacia la democracia: Discapacidad y transporte accesible*. Recuperado el 2010 de octubre de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2004/agosto/10/opinion6.html

Ávalos, A. (30 de mayo de 2006). *Discapacitados alistan recursos de amparo en pos de sus derechos*. Recuperado el 29 de mayo de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2006/mayo/30/pais7.html

Ávalos, A., & Castro, M. (29 de mayo de 2003). *Denuncian incumplimiento de ley de igualdad: Gran deuda con los discapacitados*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2003/mayo/29/pais5.html

Ávila, C. (3 de julio,2009). *Consulta al CTP. (DE-092773).Expediente 17.267 :Reforma al párrafo primero del artículo 46 bis de la ley 7600*. San José, Costa Rica: Asamblea Legisla.

Baraffi, F., & Palacios, A. (2007). *La discapacidad como una cuestión de derechos humanos: Una aproximación a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid, España: Grupo Editorial Cinca.

Barrantes, L., Echandi, J., Merino, J., Molina, F., Núñez, Ó., & Vázquez, L. (2008). *Proyecto de Ley de Reforma del párrafo primero del artículo 46 bis de la Ley No. 7600. Expediente Legislativo No. 17267*. San José: Asamblea Legislativa.

Bejarano, H. (2008). *La incidencia del PAC en el proceso de negociación y firma del DR-CAFTA.2003-2004 (Evaluación para una propuesta en gestión estratégica).[Tesis]*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación. Para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. México: Pearson Educación.

Castells, M. (1997). *El poder de la identidad. Vol 2. En La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial.

Castro, M. (2007). *El poder de la identidad. Vol 2. En La era de la información: economía, sociedad y cultura [Manuscrito no publicado]*. s.l.: s.e.

Castro, M. (26 de marzo de 2010). Ex funcionario de Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial. (S. González, Entrevistador)

Chacón, I. (s.f.). *Carta de la Asociación Costarricense de Perros Guía [Material Mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Chaves, A., & Durán, M. (22 de mayo de 2006). *Llegó la hora de cumplir la Ley 7600*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2006/mayo/28/economia3.html

Chaves, R., Enríquez, A., & Monge, C. (junio, 2010). *Informe de subcomisión. Expediente N° 17.267 "Reforma al párrafo primero del artículo 46 bis de la ley 7600"*. Comisión Permanente de Gobierno y Administración. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Revista Theoria [Vol.14, Universidad del Bío-Bío, Chillán, Chile]*, 61-71.

CNREE. (2002). *Compendio de Normas Internacionales y Nacionales Vigentes en materia de Discapacidad- Costa Rica*. San José, Costa Rica: CNREE.

CNREE. (1995). *Correspondencia. DE-073-95. Expediente No. 12 176*. . San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

CNREE. (2010). *Creación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial [material mimeografiado]*. San José, Costa Rica: CNREE.

CNREE. (2003). *ONGs*. Recuperado el 2012 de julio de 2012, de <http://www.cnree.go.cr/participe/ongs.html>

CNREE-JICA. (2006). *Las necesidades y oportunidades de las personas con discapacidad en Costa Rica*. San José, Costa Rica: CNREE-JICA.

CNREE-JICA. (2005). *Rehabilitación en Costa Rica: situación y perspectiva*. San José, Costa Rica: CNREE-JICA.

Cohen, A., & Arato, A. (2001). *Sociedad civil y teoría política*. México: Fondo de Cultura Económica.

COINDIS. (29 de mayo de 2003). *Comité de Información convoca a marcha por Ley 7600*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/ESPECIALES/documentos/2003/mayo/29/demandas.pdf

COINDIS. (s.f.). *La nueva Ley de Tránsito: Permisible, risible y una herramienta para provocar más personas con discapacidad [Material mimeografiado]*. s.l.: s.e.

COINDIS. (24 de Febrero, 2010). *Reforma a la Ley de Tránsito lesiona derechos a las personas con discapacidad [Material mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Conferencia Intergubernamental Iberoamericana sobre Políticas para Personas Ancianas y Personas Discapacitadas. (27-30 de octubre de 1992). *Declaración de Cartagena de Indias sobre Políticas Integrales para las personas con discapacidad en el Área Iberoamericana*. Recuperado el 23 de agosto de 2010, de <http://www.cnree.go.cr/en/biblioteca-legislacion/declaracion-de-cartagena-de-indias-sobre-politicas-integrales-para-las-personas-con-discapa.html>

Consejo de Transporte Público. (29 de mayo, 2003). *Acta de la sesión extraordinaria No 07-2003. Expediente No. 15967*. s.l.: Asamblea Legislativa.

Consejo Editorial. (2004). *MinusVal*. s.l.: s.e.

Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica. (22 de junio, 2000). *Reglamento ético científico de la Universidad de Costa Rica para las investigaciones en las que participan seres humanos*. San José, Costa Rica: s.e.

Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica. (22 de agosto, 1995). *Sesión 4129*. San José, Costa Rica: La Gaceta Universitaria, 29/95.

Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica. (17 de octubre, 1995). *Sesión 4146*. San José, Costa Rica: Gaceta Universitaria, 31/95.

Consumidores de Costa Rica. (2010). *¿Quiénes somos? Defensa del Consumidor Costa Rica*. Recuperado el 12 de noviembre de 2010, de http://www.consumidoresdecostarica.org/quienes_somos.html

Corrales, M. (31 de agosto de 2009). *Carta: Aprobación del Proyecto de canon de regulación del sector de transporte remunerado de personas modalidades de autobuses y taxis para el año 2010, presentado por el Consejo de Transporte Público. DFOE-OP-0487*. Recuperado el 28 de octubre de 2010, de [documentos.cgr.go.cr/content/dav/.../DFOE-OP-0487\(9098\)-2009.doc](http://documentos.cgr.go.cr/content/dav/.../DFOE-OP-0487(9098)-2009.doc)

Coto, W. (1994). *Proyecto de Ley Integración Social del Discapacitado. Expediente No. 12137. En: Expediente No. 12176*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Defensoría de los Habitantes. (s.f.). *Criterio de la Defensoría de los Habitantes respecto del proyecto: Ley sobre Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad en Costa Rica [Material Mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Defensoría de los Habitantes. (2004). *Informe anual 2003-2004*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de <http://dhr.go.cr/DOCUMENTOS/cap333Pre.doc>

Defensoría de los Habitantes. (2009). *Informe anual 2008-2009*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.dhr.go.cr/descargas/informe08_09/doc/19.%20cap%202.3.proteccion.pdf

Devandas, C., & Madriz, S. (1999). *Situación de la mujer con discapacidad: análisis de la ley # 7600 de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad desde su perspectiva de género.[Tesis]*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Duverger, M. (1972). *Sociología Política*. Barcelona: Ariel.

Editorial La Nación. (2003). *Derechos de los discapacitados*. Recuperado el 07 de octubre de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2003/mayo/31/opinion1.html

Foro Nacional de Transporte. (23 de febrero, 2006). *Correspondencia CNREE [Material mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Foro Nacional de Transporte Público. (2006). *Expediente No 15967: Consultoría reforma Ley 7600. Informe técnico sobre la necesidad de un nuevo plazo para adaptaciones de accesibilidad social (instalación de rampas o plataformas en autobuses)*. San José, Costa Rica: s.e.

Foro Nacional de Transporte Público. (4 de setiembre, 2006). *Remisión de Informe Técnico a Comisión Plena. Expediente 15967*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Gutiérrez, T. (03 de junio de 2006). *Consumidores critican más costos en transporte público*. Recuperado el 08 de enero de 2012, de La Prensa Libre: <http://prensalibre.co.cr/2006/junio/03/nacionales02.php>

Guzmán, L. (16 de marzo de 2010). Director de la Maestría Interdisciplinaria sobre Discapacidad. (S. González, Entrevistador)

Hernández, P. (06 de setiembre de 2006). *De lo contrario tendrán que paralizar labores: autobuseros lanzan ultimátum*. Recuperado el 30 de mayo de 2010, de <http://www.diarioextra.com/2006/setiembre/06/nacionales06.php>

Hernández, P., & Sandí, S. (05 de agosto de 2006). *Reforma puede salvarse en el Congreso: Sala IV obliga a poner rampas en buses*. Recuperado el 04 de octubre de 2012, de <http://www.diarioextra.com/2006/agosto/05/nacionales03.php>

Hernández, R., Baptista, P., & Fernández, C. (2002). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.

Hirsch, R. (1997). Contexto histórico, perspectivas y comentarios de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. *Revista Costarricense de Trabajo Social*, 62-69.

Holst, B. (8 de agosto, 2003). *Correspondencia a la Comisión de Asuntos Sociales [Material mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2000). *Censo de la población costarricense*. Recuperado el 27 de agosto de 2010, de <http://www.inec.go.cr/Web/Home/GeneradorPagina.aspx>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2011). *Censo Nacional 2011*. Recuperado el 15 de enero de 2012, de <http://www.inec.go.cr/Web/Home/pagPrincipal.aspx>

Jiménez, A. (2004). *La imagen social de la discapacidad*. Centro Nacional de Recursos para la Inclusión Educativa [Material mimeografiado, biblioteca CNREE]. s.l.: s.e.

Jiménez, F. (2007). *Participación de las organizaciones agrícolas en la formación de políticas públicas: el caso de la negociación del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y Estados Unidos de América (2003-2004) [Tesis]*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Junta Directiva del CNREE. (14 de julio, 2005). *Acta 804 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (24 de noviembre, 2005). *Acta 819 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (06 de abril, 2006). *Acta 835 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (15 de junio, 2006). *Acta 844 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (22 de junio, 2006). *Acta 845 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (27 de junio, 2006). *Acta 846 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (7 de setiembre, 2006). *Acta 857 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (14 de setiembre, 2006). *Acta 858 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CNREE. (21 de julio, 2005). *Acta 895 [en digital]*. s.l.: CNREE.

Junta Directiva del CTP. (14 de agosto, 2003). *Acta de la sesión extraordinaria 016-2003 [en digital]*. s.l.: Secretaría de Dirección Ejecutiva.

Junta Directiva del CTP. (25 de julio, 2006). *Acta de la Sesión Ordinaria Número 41-2006 [en digital]*. s.l.: Serectaría de Dirección Ejecutiva .

Junta Directiva CTP. (12 de setiembre de 2006). *Sesión ordinaria 53-2006* . s.l.: Junta Directiva CTP.

Lindblom, C. (1964). *El proceso de elaboración de políticas públicas*. México D.F., México: Grupo Miguel Ángel Porrúa.

Linkimer, L. (2005). *Informe Técnico del proyecto de ley de Modificación del artículo 46 de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley No. 7600, de 2 de mayo de 1996*. San José, Costa Rica: Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa.

Mariñez, F. (2004). *Análisis político y estrategia de actores: Una visión prospectiva*. México: Noriega Editores.

Mata, A. (23 de junio de 2008). *Ley de Igualdad de oportunidades sin efectos: Rampas de buses sin controles que verifiquen su estado*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2008/junio/23/pais1589471.html

Mayorga, F. (17 de febrero, 2006). *Carta a Barbara Holst Quirós Directora Ejecutiva CNREE. No 022001-2006*. s.l.: Comisión Legislativa Plena Primera.

Mendieta, Á. (06 de abril de 2010). Exasesor en discapacidad y exfuncionario del CNREE. (S. González, Entrevistador)

Mendieta, Á., Cruz, G., & Chacón, A. J. (2001). *Ciudadanía de las personas con discapacidad: el caso de la Universidad de Costa Rica [Seminario de graduación]*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto & CNREE. (setiembre, 2009). *Informe del Estado Costarricense con respecto a la Resolución 10/7 del Consejo de Derechos Humanos (CDH) "Derechos Humanos de las personas con discapacidad: marcos nacionales para la promoción y la protección de los derechos humanos de las personas con discapacidad"*. s.l.: s.e.

Monge, G., Sánchez, Y., & Torres, J. (2006). *Diagnóstico del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, desde la*

óptica de la administración y proyecto de Ley General de Transporte remunerado de personas en la modalidad de autobús.[Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Montero, K., & Quesada, J. (2006). *Diagnóstico del servicio de Transporte Público Remunerado de personas, modalidad autobús, desde la óptica de los usuarios y proyecto de Ley General de Transporte Remunerado de personas en la modalidad de autobús.* [Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Montoya, K. (10 de marzo de 2010). *Reforma a Ley de Tránsito No afecta a Ley No. 7600.* Recuperado el 23 de abril de 2010, de http://oscarlopez.net/cms2/index.php?option=com_content&view=article&id=475:reforma-a-ley-de-transito-no-afecta-ley-n-o-7600&catid=44:noticias&Itemid=66

Mora, J. (1989). *Propuestas metodológicas para el estudio de las políticas estatales.* En: Fernández, O. (Comp.), *Sociología: Teoría y Métodos.* San José: EDUCA.

Muñoz, S. (1991). *Las Cámaras de Transporte Remunerado de personas, en el Área Metropolitana de San José, como grupo de presión, periodo 1983-1990.*[Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Murillo, S. (1992). *Evolución Histórica, Conceptual y Práctica de la Rehabilitación en Costa Rica (1940 –1990).*[Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Offe, C. (1988). *Partidos políticos y nuevos movimientos sociales.* Madrid: Editorial Sistema.

Olavarría, M. (diciembre de 2007). *Documentos de Trabajo No. 11: Conceptos Básicos en el Análisis de Políticas Públicas .* Recuperado el 30 de junio de 2010, de Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile: http://200.89.70.78:8080/jspui/bitstream/2250/10754/1/Conceptos_%20Basicos_PolitPoli_Publicas.pdf

Organización de las Naciones Unidas. (2010). *Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos 1983-1992*. Recuperado el 17 de agosto de 2010, de <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=531>

Organización de las Naciones Unidas. (2010). *Historia de la discapacidad y las Naciones Unidas: El Año Internacional de los Impedidos 1981*. Recuperado el 17 de agosto de 2010, de <http://www.un.org/spanish/esa/social/disabled/disiydp.htm>

Organización de las Naciones Unidas. (2010). *Programa de Acción Mundial para los Impedidos*. Recuperado el 17 de agosto de 2010, de <http://www.un.org/esa/socdev/enable/diswps00.htm>

Organización de las Naciones Unidas. (s.f.). *Resoluciones de la Asamblea General ONU*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de <http://www.un.org/spanish/esa/social/disabled/garesol.htm>

Palacios, A. (2007). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid, España: Grupo Editorial Cinca.

Presidencia de la República. (20 de mayo, 1998). *Decreto 26831-MP: Reglamento a la Ley 7600 de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad*. En: *Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial. (2010). Ley 7600 sobre igualdad de oportunidades de personas con discapacidad*. Heredia: CNREE.

Procuraduría General de la República. (1 de setiembre de 2008). Recuperado el 14 de octubre de 2012, de http://www.pgr.go.cr/scij/busqueda/normativa/pronunciamento/pro_repartidor.asp?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=15382&strTipM=T

Rechnitzar, S. (1996). *Una propuesta para el Mejoramiento de la Situación Jurídico Social de la Persona con Discapacidad en Costa Rica*. [Tesis]. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Resolución 2005-12377 a las nueve horas. , 2005-12377 (Sala Constitucional 09 de setiembre de 2005).

Resolución No. 2006-011344 a las nueve horas y cuarenta y ocho minutos, 2006-011344 (Sala Constitucional 04 de agosto de 2006).

Resolución número 03-09451 a las once horas con seis minutos, 03-09451 (Sala Contitucional 05 de setiembre de 2006).

Resolución número 2001-00107 a las nueve horas con quince, 2001-00107 (Sala Constitucional 05 de enero de 2001).

Resolución número 2003-07689 a las catorce horas con cincuenta y dos minutos, 2003-07689 (Sala Constitucional 30 de julio de 2003).

Resolución número 2004-00340 a las nueve horas con cuarenta y siete minutos, 2004-00340 (Sala Constitucional 16 de enero de 2004).

Resolución número 2004-03902 a las quince horas con nueve minutos, 2004-03902 (Sala Constitucional 21 de abril de 2004).

Resolución número 2006-011352 a las catorce horas y treinta y dos minutos, 2006-011352 (Sala Constitucional 08 de agosto de 2006).

Resolución número 2006-13323 a las diecisiete horas con veintiséis minutos, 2006-13323 (Sala Constitucional 06 de setiembre de 2006).

Resolución número 2008-11861 a las dieciséis horas y diecisiete minutos del veintinueve de julio del dos mil ocho, 2008-1186 (Sala Constitucional 29 de julio de 2008).

Retana, A. (1 de julio, 2009). *Correspondencia. Expediente legislativo No. 17267 Reforma del artículo 46 bis de la Ley No. 7600*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Rodríguez, F. (30 de mayo de 2003). *Lucha por más oportunidades*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.nacion.com/ln_ee/2003/mayo/30/pais13.html

Ruiz, C. (noviembre de 2005). *Diputado presentó reforma: Proponen reducir flotilla para discapacitados*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de http://www.semanario.ucr.ac.cr/ediciones-antiguas/ediciones2005/M11Noviembre_2005/1645_NOV10/delau.html

Sala Constitucional de Costa Rica. (18 de setiembre de 1998). *Sentencia No. 1998-06732 de las quince horas diechocho minutos*. Recuperado el 10 de

abril de 2010, de
http://www.pgr.go.cr/scij/busqueda/normativa/pronunciamento/pro_repartidor.asp?param1=PRD¶m6=1&nDictamen=14076&strTipM=T

Sala Constitucional de Costa Rica. (18 de mayo de 2005). *Sentencia No. 2005.05895 de las 14: 47*. Recuperado el 2010 de abril de 10, de <http://www.poder-judicial.go.cr/salaconstitucional/REVISTADIGITAL2009/2008-011861.html>

Salud, O. P. (2004). *La discapacidad en Costa Rica: Situación actual y perspectivas*. San José: Organización Panamericana de la Salud.

Sentencia No. 320 a las nueve horas cuarenta y siete minutos del dieciséis de enero de dos mil cuatro, Sentencia No.320. Expediente 03-009839-0007-CO (Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia 2004 de enero de 16).

Toledo, R. (2003). *Proyecto de Ley de Reforma de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y sus Reformas, Ley No. 7600, de 2 de Mayo de 1996.Expediente legislativo No. 15268*. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

UCCAEP. (2010). *Cámaras Asociadas*. Recuperado el 12 de noviembre de 2010, de http://www.uccaep.or.cr/info_actividad.php?id=9&tipo=2

UCCAEP. (2006). *Consulta Proyecto de Ley de Modificación del artículo 46 de la Ley 7600 (Expediente legislativo No. 15967)*. s.l.: UCCAEP.

Ulate, E., & Campos, G. (22 de agosto, 2006). *CONCORI-406-2006: Posición de Consumidores de Costa Rica respecto a la consulta facultativa de constitucionalidad del proyecto de ley expediente No 15967.[Material Mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado. (11 de setiembre, 2006). *Correspondencia. Expediente Legislativo No. 15967 [Material Mimeografiado]*. s.l.: s.e.

Vargas, F. (2005). *Proyecto de Ley de Modificación del artículo 46 de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley*

No. 7600, de 2 de mayo de 1996. Expediente legislativo No. 15967. San José, Costa Rica: Asamblea Legislativa.

Vargas, T. (2004). *Análisis de la aplicación de la Ley 7600 de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad en el período de Gracia.[Tesis]*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Ventaja, C. (23 de mayo de 2006). *Hasta ₡30.000 a partir del 30 de junio: MOPT impondrá multas por falta de rampa en buses*. Recuperado el 10 de abril de 2010, de La Nación: http://www.nacion.com/ln_ee/2006/mayo/23/pais6.html

Villalta, F. (05 de noviembre de 2010). Presidente la Federación Red Costarricense Pro Personas con Discapacidad. (S. González, Entrevistador)

Villalta, J. (2004). *Discapacidad sensorial, un acercamiento*. Recuperado el 11 de octubre de 2010, de Actualidad Educativa: <http://www.actualidadeducativa.com/universidades/articulos/discapacidad-sensorial.html>

Zurbriggen, C. (2006). *El institucionalismo centrado en los actores: una perspectiva analítica en el estudio de las políticas públicas*. Recuperado el 08 de abril de 2010, de Revista de Ciencia Política v.26.n.1: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-090X2006000100004&script=sci_arttext

ANEXOS

ANEXO 1

1.MATRIZ METODOLÓGICA

Unidad de Análisis	Categorías	Subcategorías	Aspectos	Fuentes	Localización	Técnicas
Juego de poder en el proceso de redefinición de la Ley 7600 (transporte público)	Cámaras de autobuses poseen estrategias más definidas y recursos necesarios para implementarlas	1.Recursos Económicos	Asesorías Reuniones y recepciones Comunicación Patrocinio de seminarios y/o foros e) Campañas	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo	Entrevista semiestructurada b) Análisis estadístico
		2.Recursos técnicos y de información	a) Acceso a redes de información clave. b) Acceso a bases de datos. c) Acceso a recursos tecnológicos (computadoras, video beam y otros).	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo	Análisis documental Entrevista semiestructurada
		3.Recursos humanos	Disponibilidad de personal capacitado	Representantes de cámaras de	a) Casa de Habitación/ Lugar	Análisis documental

			<p>Liderazgo de representantes de los actores</p> <p>Conocimiento del contexto legal y político</p> <p>Conocimiento del procedimiento legislativo</p>	<p>transportistas</p> <p>Representantes de organizaciones de personas con discapacidad</p>	<p>de trabajo</p>	<p>Entrevista semiestructurada</p>
		4.Organización	Estructura	<p>Representantes de cámaras de transportistas</p> <p>Representantes de organizaciones de personas con discapacidad</p>	<p>a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo</p> <p>b) Archivo digital.</p>	<p>a)Análisis documental</p> <p>Entrevista semiestructurada</p>
		5.Identificación de la estrategia, Configuración de la coalición y formulación de la estrategia [Definición de la estrategia]	<p>Identificación del problema.</p> <p>Configuración de coalición.</p> <p>Formulación de la estrategia.</p> <p>Formalización de la estrategia.</p> <p>Definición de objetivos y metas</p> <p>Definición de acciones para</p>	<p>Representantes de cámaras de transportistas</p> <p>Representantes de organizaciones de personas con discapacidad</p>	<p>a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo</p> <p>b) Archivo digital.</p>	<p>a)Casa de Habitación/Lugar de trabajo</p> <p>b)Archivo digital</p>

			alcanzarlo.			
		6. Alianzas (actores o grupos claves)	Medios de comunicación Actores clave Coaliciones con grupos del sector	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	a) Casa de Habitación/Lugar de trabajo b) Archivo digital
		7. Disposición a negociar	a) Disposición de negociación con los actores institucionales y no oficiales	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	a) Casa de Habitación/Lugar de trabajo b) Archivo digital
		8. Cabildeo	Participación en foros institucionales. Recepciones con diputados Reuniones con tomadores de decisión Audiencias	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	a) Casa de Habitación/Lugar de trabajo b) Archivo digital

				con discapacidad		
		9.Participación no institucionalizada (huelgas, bloqueos, marchas)	Huelgas y cese de funciones Bloqueos en las carreteras	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	a)Casa de Habitación/Lugar de trabajo b)Archivo digital
		10.Posiciones (costos económicos, vida útil de los autobuses y variaciones a la ley)	a) Posición respecto a costos económicos b) Posición respecto a la ampliación de la vida útil de los autobuses c)Posición respecto al porcentaje de buses adaptados según la ley 7600 d) Posición respecto a la ampliación del plazo para la accesibilidad al transporte público	Representantes de cámaras de transportistas Representantes de organizaciones de personas con discapacidad	a) Casa de Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	a)Casa de Habitación/Lugar de trabajo b)Archivo digital
		11.Percepciones de los	a) Percepción del debate por la	Viceministra	a) Casa de	a)Casa de Habitación/Lugar

		actores oficiales acerca de la capacidad de incidencia de los actores objeto de estudio(organizaciones de personas con discapacidad y cámaras empresariales)	redefinición de la ley 7600/Percepción sobre la incorporación de los intereses y sugerencia de los actores colectivos b) Percepción sobre las fortalezas y debilidades de los actores colectivos c)Percepción organizaciones de personas con discapacidad d)Percepción cámaras de autobuseros	CNREE Diputados CTP	Habitación/ Lugar de trabajo b) Archivo digital.	ar de trabajo b)Archivo digital
--	--	--	--	---------------------------	---	------------------------------------

ANEXO 2

2. PROYECTOS DE LEY QUE AFECTAN LA LEY 7600, EN EL TEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDAD DE AUTOBÚS, EN EL PERÍODO 2003-2010

Trámite de proyectos de ley que representan reformas para las disposiciones de la Ley 7600, en el Capítulo V o en el Transitorio VI (2003-2010)

Proyecto de ley No.	Fecha de presentación del proyecto	Proponente(s)*	Propuesta del texto base del proyecto respecto al transporte público (Ley 7600)	Fecha de última acción legislativa	Situación actual
15268	29/5/03	Ricardo Toledo (PUSC)	Ampliación de 3 años para el cumplimiento del transitorio VI	09/08/2007	Archivado
15967	3/8/05	Federico Vargas (PUSC)	Las empresas con concesión de transporte público cuenten con al menos 8% de la flota equipada para la utilización de personas en sillas de ruedas. La empresa que tenga menos de trece autobuses debe adaptar sólo una unidad.	27/11/2006	Aprobación como ley de la República, Ley No 8556
17267	18/12/08	Francisco Molina (PAC)	Ampliación del período de uso de las unidades	16/06/2010	Archivado

		<p>Óscar Núñez (PLN)</p> <p>Luis Antonio Barrantes (ML)</p> <p>José Merino (FA)</p> <p>José Manuel Echandi (UN)</p> <p>Lorena Vásquez (PUSC)</p>	de transporte público remunerado de personas, modalidad autobús a 20 años.		
17485	13/8/09	<p>Andrea Morales (DI)</p> <p>Óscar Núñez (PLN)</p> <p>Luis Antonio Barrantes (ML)</p> <p>José Luis Vásquez</p> <p>Ana Helena Chacón (PUSC)</p> <p>Évita Arguedas (DI)</p> <p>Carlos Tinoco (PLN)</p> <p>Patricia Quirós (PAC)</p> <p>José Manuel Echandi (UN)</p> <p>Yalile Esna (PLN)</p> <p>José Luis Valenciano</p>	El artículo 32, inciso m, refiere a que autobuses, de servicio de transporte público colectivo en rutas pueden tener una vida útil de veinte años o menos.	01/07/2010	Archivado

* Las siglas se entienden como: Partido Unidad Social Cristiana (PUSC), Partido Liberación Nacional (PLN), Partido Acción Ciudadana (PAC), Partido Movimiento Libertario (ML), Partido Frente Amplio (FA), Partido Unión Nacional (UN) y Diputado(a) Independiente (DI).

Fuente: Construcción propia a partir de: Asamblea Legislativa. Detalle del proyecto de ley. *Asamblea Legislativa. Recuperado el 5 de julio del 2010, de http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/Pginas/Proyectos%20de%20ley.aspx*

ANEXO 3

3. ACCIONES CONSTITUCIONALES PRESENTADAS POR LAS ORGANIZACIONES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD E INTERESADOS, EN EL PERÍODO 2003-2008

No. de Resolución	Tipo de recurso constitucional	Interpuesto por:	Contra	Objeto del recurso
2001-00107 a las nueve horas con quince minutos del cinco de enero del dos mil uno.	Recurso de amparo	Oscar Guillermo Rivera Moya, Yanira Pessoa Peralta, Luis Fernando Astorga Gatgens, Federico Montero Mejía, y Otto Eduardo Lépiz Ramos a favor del Foro por los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad	Consejo de Transporte Público del Ministerio de Obras Públicas y Transportes	El CTP no ha realizado acciones para mejorar las condiciones de las personas con discapacidad en el tema del transporte público y que los años restantes no son suficientes para alcanzar el 100% de accesibilidad.
2006-011352 a las catorce horas y treinta y dos minutos del ocho de agosto del dos mil seis.	Recurso de amparo	Mario Alberto Valverde Brenes	Asamblea Legislativa	Por un proyecto de ley que amplía el plazo para la adaptación de los autobuses, en 8 años.
2008-11861 a las dieciséis horas y diecisiete minutos del veintinueve de julio del dos mil ocho.	Recurso de amparo	Oscar Jesús Rojas Villalobos	MOPT, CTP, RITEVE SyC, Tuasa, Station Wagon, La 400 S.A. y Ruta Uno.	Riteve S y C S. A. aprueba la revisión técnica vehicular a los autobuses de servicio público de las empresas Tuasa, Station Wagon y La 400 S.A. sin cumplir con las exigencias de la Ley 7600 y su Reglamento.

Fuente: Sala Constitucional: (2001, 5 de enero), (2006, 8 de agosto) y (2008, 29 de julio).

No. de Resolución	Tipo de recurso constitucional	Interpuesto por:	Contra	Objeto del recurso
2001-00107 a las nueve horas con quince minutos del cinco de enero del dos mil uno.	Recurso de amparo	Oscar Guillermo Rivera Moya, Yanira Pessoa Peralta, Luis Fernando Astorga Gatgens, Federico Montero Mejía, y Otto Eduardo Lépiz Ramos a favor del Foro por los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad	Consejo de Transporte Público del Ministerio de Obras Públicas y Transportes	El CTP no ha realizado acciones para mejorar las condiciones de las personas con discapacidad en el tema del transporte público y que los años restantes no son suficientes para alcanzar el 100% de accesibilidad.
2006-011352 a las catorce horas y treinta y dos minutos del ocho de agosto del dos mil seis.	Recurso de amparo	Mario Alberto Valverde Brenes	Asamblea Legislativa	Por un proyecto de ley que amplía el plazo para la adaptación de los autobuses, en 8 años.
2008-11861 a las dieciséis horas y diecisiete minutos del veintinueve de julio del dos mil ocho.	Recurso de amparo	Oscar Jesús Rojas Villalobos	MOPT, CTP, RITEVE SyC, Tuasa, Station Wagon, La 400 S.A. y Ruta Uno.	Riteve S y C S. A. aprueba la revisión técnica vehicular a los autobuses de servicio público de las empresas Tuasa, Station Wagon y La 400 S.A. sin cumplir con las exigencias de la Ley 7600 y su Reglamento.

Fuente: Sala Constitucional: (2001, 5 de enero), (2006, 8 de agosto) y (2008, 29 de julio).

ANEXO 4

4. ACCIONES CONSTITUCIONALES PRESENTADAS POR EL SECTOR DE TRANSPORTISTAS, EN EL PERÍODO 2003-2006

No. de Resolución	Tipo de recurso constitucional ⁴²	Interpuesto por:	Contra	Objeto del recurso	Declaración de la Sala Constitucional
03-09451 a las once horas con seis minutos del cinco de setiembre de 2003	Recurso de amparo	Carlos López Solano (Presidente de la Asociación Sectorial de Transporte y Presidente de la empresa Transportes del Atlántico Caribeño), Maritza Hernández Castañeda (Presidenta de Asociación Cámara Nacional de Transportes); Alex Álvarez Abrahams (Presidente de la Asociación Cámara de Transportistas de San José y como Presidente de la empresa Autotransportes Moravia), Mario Badilla Apuy (Presidente de la Asociación Cámara De Autobuseros Alajuelenses); Glaver Rodríguez	CTP	Oposición al período de 3 meses dado por el CTP para que se implementen las acciones necesarias para brindar la accesibilidad del transporte público según la Ley 7600 y su Reglamento.	Se rechaza de plano el recurso

⁴² Se admiten sus recursos de inconstitucionalidad porque se acusa de la defensa de sus intereses corporativos.

		Jiménez y Rolando González Deliens (Presidente y Vicepresidente de Consorcio de Autobuseros de Cartago); Marco Tulio Víquez Ugalde (Presidente de la Asociación Cámara de Autobuseros de Heredia y Luis Arias Araya (Vicepresidente de la Asociación Cámara de Autobuseros del Atlántico).			
2003-07689 a las catorce horas con cincuenta y dos minutos del treinta de julio de 2003.	Recurso de amparo	Luis Alberto Rojas Valerio a favor de Autotransportes Tambor	CTP y MOPT	Contra el artículo 5 de la sesión extraordinaria N°07-2003 del Consejo de Transporte Público, en el cual se determina un período de 3 meses para adaptar los autobuses.	Se rechaza de plano el recurso
2004-00340 a las nueve horas con cuarenta y siete minutos del dieciséis de enero del dos mil	Acción de inconstitucionalidad	Miguel Zamora Herrera ⁴³	Los artículos 45, 46, 47, 48 y 66 de la Ley No. 7600 y los artículos 162, 164,	Violación a los principios de irretroactividad de la ley, publicidad, razonabilidad y proporcionalidad.	Se rechaza de plano la acción en cuanto a la violación a la autonomía municipal y se rechaza por el fondo.

⁴³Es admisible porque acudió a la acción inconstitucionalidad de las normas en el procedimiento administrativo seguido en el Tribunal Administrativo de Transporte.

cuatro.			165, 171, 175 y 176 del Reglamento a la Ley 7600.		
2004-03902 a las quince horas con nueve minutos del veintiuno de abril del dos mil cuatro.	Acción de inconstitucionalidad	Esteban José Ramírez Biolley (apoderado de Autotransportes Cesmag S.A)	La Ley No. 7600, el decreto ejecutivo No. 26831-MP, que reglamenta esa ley, y contra los acuerdos del Consejo de Transporte Público No. 6-2003 (características técnicas de los vehículos de transporte colectivo urbano, público y privado, accesible a	Vicios en la formación de la legislación Los artículos 45 y 66 y el transitorio IV son irracionales, inequitativos, desproporcionados y confiscatorios.	Se rechaza por el fondo la acción.

			personas con discapacidad) y No. 7-2003 (aprobación de acuerdo de entrada en vigencia de la ley 7600).		
2006-13323 a las diecisiete horas con veintiséis minutos del seis de setiembre del dos mil seis.	Acción de inconstitucionalidad	Maritza Hernández Castañeda (Presidenta de la Asociación Cámara Nacional de Transportes, Francisco Montero Fernández (Presidente de la Asociación Cámara Nacional de Transportistas de Servicios Especiales y José Francisco Víquez Ramírez, Mayor (Secretario de la Asociación Nacional de Transportistas de Turismo).	La totalidad de la Ley No. 7600.	Señalan que la Ley fue sancionada y promulgada únicamente por el Presidente de la República y el Ministro de Salud y se debió incluir a todos los Ministerios involucrados.	Se rechaza por el fondo la acción.

Fuente: Sala Constitucional: (2003, 30 de julio), (2004, 16 de enero), (2004, 21 de abril), (2006, 5 de setiembre) y (2006, 6 de setiembre)

ANEXO 5

Entrevista para Cámaras de transportistas y Organizaciones de Personas con Discapacidad

Buenos días, estoy realizando entrevistas a diferentes representantes de organizaciones de personas con discapacidad, con el objetivo de conocer su opinión y valoraciones respecto a las reformas realizadas a la Ley 7600 en el tema de transporte público, así como, información sobre la organización o cámara. Esta entrevista es realizada en el marco del trabajo final de graduación titulado: "Juegos de poder entre las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la Ley 7600: el caso del transporte público remunerado (2003-2010)". Es de suma importancia su aporte y le agradezco su colaboración.

Nombre:

Nombre de la organización que forma parte:

Puesto en la organización:

Años de formar parte de la organización:

1. ¿Cuáles consideran que fueron los aspectos que obstaculizan a la organización o Cámara la expresión de su opinión y su posición sobre las reformas a la Ley 7600 en la Asamblea Legislativa y ante la sociedad a través de los medios de comunicación?
2. ¿Cómo explicaría el rol de la (organización o cámara) en el proceso?
3. De acuerdo a su experiencia en el proceso ¿cuáles personas o agrupaciones fueron relevantes en la discusión y toma de decisiones durante el proceso?
4. ¿Cuál es la postura de la organización o Cámara en relación a las propuestas de reforma?

Los proyectos de ley que han pretendido reformar la Ley 7600, han propuesto los siguientes cambios:

- Ampliación de 3 años para el cumplimiento del transitorio VI
- Las empresas con concesión de transporte público cuenten con al menos 8% de la flota adaptada
- Prórroga para la adaptación de los autobuses
- Ampliación de la vida útil de los autobuses

5. ¿La organización o cámara ha participado de la consulta de proyectos de ley?
¿Cuáles?
6. ¿Cuáles son las consideraciones para seleccionar a los representantes de la organización o cámara?
7. ¿Cuáles son las razones que sustentan las posiciones de la organización o cámara?
8. ¿Qué o cómo se determinó la posición que tendría la organización o cámara ante la discusión de las reformas de la Ley 7600?
9. ¿Hubo algún diputado, grupo u organización que coincidiera con sus opiniones?
10. ¿Los diputados consideraron su opinión en la toma de decisiones, incorporando sus observaciones y peticiones?
11. ¿Se participó en reuniones o audiencias?
12. ¿Los representantes han participado en procesos similares? ¿Han participado en audiencias, en Comisiones Especiales Mixtas (Asamblea Legislativa) u otros?
13. ¿Se realizó algún campo pagado en medios de comunicación? ¿Qué se expuso en estos?
14. ¿Se utilizó algún medio de divulgación para exponer las posturas?
15. ¿La organización/ cámara organizó o participó de algún tipo de asesoría,, foro u otro?
16. ¿Cuáles son los medios de convocatoria de la organización o Cámara para reuniones o acciones concretas?
17. ¿Qué motivó el que se convocara a movilizaciones o cese de obligaciones?
18. Con las movilizaciones, ¿Se logró el resultado esperado?
19. ¿Se define en el presupuesto fondos para realizar actividades como campañas, panfletos, foros u otros?
20. ¿Se tiene acceso a recursos tecnológicos, como: computadoras y video beam?
21. ¿Cuántas cámaras/organizaciones componen a la misma? ¿Cuáles son?
¿Cómo se financia la organización o cámara?

ANEXO 6

Comparación estamental entre cámaras empresariales y organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de redefinición de la ley 7600 (2003-2010)

Categorías	Cámaras de autobuseros	Organizaciones de personas con discapacidad
Recursos	<ul style="list-style-type: none"> • El financiamiento es mediante el aporte de asociados, de forma proporcional a la cantidad de autobuses. Aunado, a que en caso de eventualidades, se recurra adicionales. • El acceso a los recursos técnicos y de información es simplificada para los asociados, pues las cámaras generan todo tipo de facilidades (convocatorias a través de correo electrónico, descuentos para adquirir diferentes tecnologías para las empresas, etc). • Los entrevistados manifiestan la existencia de asesores de diversa índole, incluso, señalan que mantienen un asesor legislativo que da seguimiento permanente a los proyectos de ley que se discuten en la Asamblea Legislativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • No poseen presupuesto propio. Así, se financian mediante donaciones voluntarias y el aporte esporádico del CNREE, mediante el CONDIS, en aspectos puntuales como la movilización. • Los campos pagados fueron financiados a través de recursos de miembros de las organizaciones de personas con discapacidad, pero, en su mayoría fueron costeados por el COINDIS. • En la mayoría de las organizaciones entrevistadas se carece del acceso a recursos tecnológicos. • La posibilidad de contar con personal capacitado se reduce básicamente al voluntariado y la iniciativa de los representantes de las organizaciones a buscar cooperación de otras organizaciones y/o profesionales (nacionales o internacionales).
Organización	<ul style="list-style-type: none"> • Las personas entrevistadas refieren a la existencia de dos Cámaras que aglutinan a los empresarios del transporte público, modalidad autobuses. • Las cámaras indican que la negociación se desarrolló en bloque. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los actores entrevistados señalan que las organizaciones se agrupan en federaciones. Destaca el caso, de la Organización N° 1 que está integrada en una red de carácter internacional. Además, llama la atención que de acuerdo a las Organizaciones N° 1 y 5, según los datos que señalan, las federaciones tienen al menos 18 organizaciones. • Tres de los entrevistados, Organizaciones N°. 1, 2 y 3, dan cuenta de la división existente entre las organizaciones de personas con discapacidad. • La Organización N° 4 reclamó que esta se enteró de forma tardía de las decisiones que habían tomado.

Implementación de la estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Las Cámaras N°. 1 y 3 mencionaron su disposición para negociar con los actores, a pesar, de que su contraparte (organizaciones de personas con discapacidad) no reconocía fácilmente su sensibilidad hacia el tema. • Los tres entrevistados sostuvieron que no se recurrió a ningún tipo de medida de presión que se mantuvo la vía de la negociación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las Organizaciones N° 2 y 5, no aceptaban ninguna reforma a la Ley 7600, mas se interesaban por participar del debate y toma de decisiones. • Los tres entrevistados, que se refirieron al tema, indicaron como una acción aplicada una marcha o concentración.
Posiciones	<ul style="list-style-type: none"> • Sostienen los altos costos de la implementación de las rampas y como estas significan una recarga en los costos de las tarifas para los usuarios. • En relación a la vida útil, enuncian que esto afecta más a los empresarios de las zonas rurales, quienes no tienen tantas facilidades económicas y no transportan tanta afluencia de usuarios como en el área urbana. • Respecto a las variaciones a la Ley 7600, la Cámara N° 2 señaló su inconformidad con que se adaptase el 100% de los autobuses. En ese sentido, la Cámara N° 1 expresó que se valoró el reducir el porcentaje de autobuses en adaptar y brindar un servicio más personalizado, pues sostenía ningún país del mundo contaba con el 100% de la flotilla adaptada. En tanto, las Cámaras N° 1 y 3 indicaron la búsqueda de plazos para realizar los ajustes necesarios a los autobuses. 	<ul style="list-style-type: none"> • La mayoría de los entrevistados denuncian la falta de accesibilidad y las acciones limitadas del aparato estatal. • Tres de los entrevistados indicó su oposición a que diera una ampliación de la vida útil de los autobuses. • Las Organizaciones N° 4 y 5 presentan una postura tajante de oposición a cualquier modificación a la Ley 7600. • Además, las Organizaciones N° 2 y 3 manifiestan la existencia de divergencias en las posturas de las organizaciones de personas con discapacidad.

Fuente: Elaboración propia con base en: Anexos N° 8-21.

ANEXO 7

Entrevista sobre las percepciones de los actores oficiales vinculados en el proceso

Buenos días, estoy realizando entrevistas a diputados (as), funcionario del CNREE y CTP, con el objetivo de conocer su opinión y valoraciones respecto a las reformas realizadas a la Ley 7600 en el tema de transporte público, específicamente, las valoraciones que posee en relación a las acciones de las organizaciones de personas de discapacidad o cámaras de autobuseros que participaron de la discusión en el ámbito legislativo o de la institución. Esta entrevista es realizada en el marco del trabajo final de graduación titulado: "Juegos de poder entre las organizaciones costarricenses de personas con discapacidad y el sector de transportistas en el proceso de redefinición de la Ley 7600: el caso del transporte público remunerado (2003-2010)". Es de suma importancia su aporte y le agradezco su colaboración.

Nombre:

Papel que desempeñó en el proceso:

1. ¿Cómo se desarrolló la actuación de grupos de la sociedad civil interesados en la toma de decisiones de la reforma de la Ley 7600, el caso del transporte público remunerado?
2. ¿Cuáles fueron los argumentos más razonables que se presentaron ante las propuestas de los proyectos de ley?
3. ¿Usted considera que las opiniones de las organizaciones de personas con discapacidad o de las cámaras de transportistas fueron incluidas en la discusión de los proyectos de ley de reforma?
4. ¿Cuáles fueron los mecanismos que emplearon las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas para exponer sus posiciones respecto a las propuestas de reforma?

5. ¿Cómo evaluaría los argumentos que señalan las organizaciones y cámaras para fundamentar sus posiciones?
6. ¿Cómo fue la dinámica de debate acerca del proceso de redefinición de la Ley 7600?
7. Según su criterio, ¿qué variables han impedido se apruebe una ampliación de la vida útil de los autobuses, en los proyectos de ley No 17.267 y 17.485?

Anexo 8

Código: Cámara No. 1

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Presidenta

Fecha: 2 de febrero de 2011.

Lugar: San Pedro de Montes de Oca, San José.

Sherilyn: Bueno, entonces le comento, esta entrevista es, como decir, un machote que le estoy aplicando tanto a las cámaras como a las organizaciones de personas con discapacidad. Entonces, a mí lo que me interesa conocer es tanto la estructura de la organización, cómo trabajan, así como, cómo hacen para dialogar con las personas tomadoras de decisiones, cómo se toman las decisiones a lo interno, así, en forma amplia.

Cámara No. 1: Bueno, entonces le cuento un poquito. La Cámara [...] agrupa a empresas que operan el servicio, modalidad permiso y concesión, en autobuses en ruta regular ¿eso qué es? La ruta regular es la que da el servicio, por ejemplo, San Pedro-San José, Tibás-San José; no agrupa especiales, hay una cámara (bueno que con gusto, también, si quiere hablar con ellos le puedo dar el contacto) que agrupa estudiantes y agrupa trabajadores, la UCR que es, como, muy independiente en eso, también maneja su propia cámaras y su propio servicio de autobuses que es muy particular, porque ellos son muy, muy exigentes en tema de transporte.

Bueno, entonces dicho eso, aquí se va a encontrar empresas, desde cuatro buses hasta cien buses, a lo largo del país. Son empresas, en su mayoría, de propiedad costarricense, casi es de las actividades, poquitas (como les digo yo, hasta el pan ya no es tico), que queda en manos de costarricenses. Eso da una característica al tema que usted se refiere de discapacidad distinta, porque hay una sensibilidad, o sea, los empresarios viven aquí (usted para hablar con un empresario no tiene que ir a otro país o por video conferencia), de gente que participa, que va al supermercado, que va a la iglesia; que vive en Costa Rica y que se preocupa por los problemas de la sociedad costarricense.

Eso a la Cámara la ha marcado dentro de sus ejes de acción, hay un campo que tiene que ver, no sólo con el tema de discapacidad, también hemos incursionado en el tema ambiente, manejando proyectos de manejo eficiente, manejando proyectos de pruebas piloto (en este momento hay autobuses que están trabajando con biodiesel, hay autobuses que están iniciando pruebas con gas que ya están funcionando en el Área Metropolitana, principalmente). En fin, no sólo se ven temas empresariales, también se

ven temas que afectan a la sociedad costarricense, tratando nosotros, pues, de mejorar la calidad de vida y ser una solución para los ciudadanos, y no un problema.

En este momento funcionamos con una junta directiva, en este momento yo soy la Presidenta de la junta directiva. La junta se reúne, mínimo, una vez al mes y, después, cuando sea convocada en sesión extraordinaria. Con una asamblea anual donde están todos los asociados. La junta directiva ve los diferentes temas que la asamblea, digamos, los ejes que la asamblea designó a finales del 2011, es nuestro norte para el 2012.

Así se ven los diferentes temas, así se empezó a ver el tema de discapacidad. Cuando yo asumo me encuentro, precisamente, en esa fecha (empiezo a incursionar en la Cámara alrededor del 2003), nos encontramos con una ley que está vigente, y con un sector que no está preparado, o sea, en ese momento no existía un autobús, cuando la ley entró en vigencia, adaptado con plataformas para discapacidad.

Siempre fue un tema, pues, muy sensible, nosotros nunca nos hemos negado en el tema de la ley. Sí hubo una negociación muy importante con los legisladores de esa época, un periodo de transición, que fue lo que nosotros pedimos ¿Por qué? Primero, porque no había forma material de que los talleres existentes en el país, y en eso aportamos números, de adecuar la flota en un tiempo récord, no se podía paralizar el país para detener la flota y ponerles las plataformas; materialmente era imposible hacer el proyecto de un día para el otro.

Hablamos, tuvimos muchas reuniones con el Concejo de Rehabilitación (dirigido en esa época por doña Bárbara, que era la directora ejecutiva), con diferentes personas que formaban parte del Concejo; ahí se les explicó que el sector no estaba negativo a cumplir la ley, que el sector lo que quería era una transición, que las autoridades no habían dicho cómo se ponían las plataformas, en revisión técnica no se había especificado. Nosotros no somos un sector autónomo que podemos llegar hoy y decir: bueno, voy a comprar veinte autobuses o voy a hacer tal cosa. Siempre tiene que ser autorizado todo lo que nosotros hagamos.

Ahí nos dimos cuenta que muchas personas a nivel político, tanto en la Asamblea Legislativa, como el mismo Concejo, como en los ministerios; no comprendían cuál es el principio de la regulación, por qué este país decidió en su época decidir que el transporte público fuera una actividad regulada por el Estado. Eso significa que hay una camisa de fuerza para el empresario, un radio de acción, que tiene que pedir autorización para utilizar las unidades, para cambiar las características de las unidades de fábrica.

Nosotros no podemos tocar un autobús y ponerle una plataforma si no está aprobado el diseño por la fábrica, porque estamos hablando de seguridad de los usuarios, no es una cosa como para remodelar una casa, que tampoco es tan fácil, porque hay que respetar estructuras de una casa; bueno lo mismo sucede con un autobús.

Aprendimos en esa transición, aprendimos cómo se hacía para poder adaptar una plataforma. Nos costó mucho el diálogo, nosotros entendimos, fue un diálogo, personalmente, me golpeó porque nosotros somos sensibles a esos temas, y discutir que una ley no entre en vigencia cuando el sector con discapacidad nos decía: es que nosotros necesitamos transportarnos, así es que nosotros necesitamos el autobús, es que ustedes no quieren. Nosotros explicándoles, no es que no queremos, es que no podemos en este momento, por lo que sea la ley llegó y no se previó.

Me tocó, como le digo, apechugar con la ley, dicen que uno no debe, o sea, el ignorar una ley no le da, como ¿qué?, lo legítima para no cumplirla, pero la verdad que en este sector, es un sector que hasta antes del 2000 éramos, digamos: un empresario, un bus. No eran empresas organizadas, y del 2000 le hablo, que en el 2003 nos cae la ley, y nosotros apenas nos estábamos juntando para ir a pagar la caja, tanto que hay un decreto el 28337 de modernización, del año 2000, que habla de caja única (que eso en términos financieros no existe) para que el empresario entendiera que había que poner el dinero del bus en una caja única, y de ahí coger para ir a pagar la Caja y el banco, en fin.

Estábamos sufriendo un proceso interno que las personas con discapacidad no tenían por qué entenderlo, pero que para nosotros había sido muy duro, porque el Gobierno nos había dicho: o se unen o desaparecen. Entonces fueron discusiones muy fuertes, de gente que estaba acostumbrada a manejar su bus con sus horarios y salir y descansar; y de repente ya no se podía y, entonces, hay que cumplir con horarios, con rutas.

Estábamos en ese proceso muy duro, cuando cae lo de la ley, por dicha encontramos (inclusive en el sector con discapacidad) gente que escuchó razones y que nos dieron la oportunidad de esa transición. Empezamos de inmediato a poner las plataformas, en este momento, además, se pactó, creo que fue pactado muy bien, que todas las unidades nuevas que ingresen al país tienen que venir con plataforma, independientemente del porcentaje que la empresa tenga. Entonces eso también nos solucionaba el problema futuro, porque ellos decían: bueno, ¿usted van a estar en transición siempre? Entonces nosotros les dijimos: no, la transición es de aquí al pasado, de aquí en adelante todo lo nuevo que ingrese tiene que venir con plataforma.

En este momento, puedo decirlo que es así, las empresas están en un 60 por ciento ya de cumplimiento, nosotros consideramos que el sector es el único sector que ha cumplido con la Ley 7600. Si usted puede investigar y, ojalá lo pueda verificar, no hay una sola parada adaptada para bajar las sillas de ruedas. Los autobuses, las plataformas, no se usan como nosotros quisiéramos, no porque las empresas no las tengan, sino porque las personas con discapacidad, si van a ir a un lugar, tienen que ir acompañados o tienen que pensar si pueden de verdad bajarse en San José, y en qué condiciones.

Cómo bajamos una silla de ruedas en Cambronero, cómo bajamos una silla de ruedas en San Ramón, cómo bajamos una silla de ruedas en Guápiles, en la zona sur; son lugares muy complicados, en donde peligra la vida de la persona, y a nosotros a veces nos da pesar bajar una silla de ruedas ahí, y que Dios lo acompañe. Nosotros quisiéramos que la gente pueda abordar un autobús, tal vez no el 100 por ciento de las paradas, pero esa transición sólo funcionó para nosotros, no funcionó para Gobierno ni para las municipalidades. Si ellos hubieran hecho lo que nosotros hicimos, ahorita tendrían un 60 por ciento de cumplimiento y, por lo menos, las principales paradas estarían adaptadas para que las personas que utilizan las plataformas en los buses tengan las rampas en las aceras y tengan condiciones de aceras donde puedan circular.

Ese es el sin sabor que tenemos, que hay un cumplimiento de la parte privada, porque es muy fácil obligar al empresario privado, pero, el Estado no se compromete. Creemos que ahí las organizaciones con discapacidad no han sido beligerantes, nosotros hemos dicho mucho esto, cada vez que celebran alguna actividad lo decimos, porque cuando resulta que vienen, entonces revisan las plataformas, nos revisan a nosotros, pero no se revisa al Estado. Debería también de existir una transición para que las municipalidades empiecen a cumplir y para que el Gobierno (las carreteras nacionales, el MOPT) también empiece a cumplir. Esos números los pueden tener, fácilmente, nosotros los podemos aportar, cuáles son las paradas de mayor afluencia, donde hay más gente.

La mayoría de las empresas tienen censos de las personas con discapacidad, hay pruebas de comunidades que tienen una comunicación directa, por ejemplo, en el caso mío (que es el que conozco), Alajuelita, tiene una asociación que se reúne con la empresa, que ven diferentes alternativas. Por ejemplo, en Hatillo se logró también ponerles un descansa brazos a los asientos preferenciales, porque los adultos mayores y las personas con discapacidad que no utilizan el tema de silla de ruedas, pero que tienen otro problema, pues en la vueltas y eso se podían caer. Eso no está en ninguna ley, eso fue un tema de acuerdo. También a la hora de poner las sillas de ruedas, estamos haciendo unas pruebas para poner una sillita para que el acompañante pueda quedarse ahí protegiendo a la persona que va en la silla de ruedas, atendiéndolo.

Son cosas que a nosotros se nos van ocurriendo en la marcha, y que si las personas que sufren alguna discapacidad o, el acompañante, da sugerencias, las empresas están abiertas. Le repito porque hay una sensibilidad diferente, uno comparte con ellos, no es un tema de números que nos dicen: bueno, cuántas personas con discapacidad transportamos. Nosotros hablamos con ellos, nos reunimos con ellos, y siempre estamos procurando dar el mejor servicio. Por supuesto, que hay plataformas que a veces no funcionan porque no se usan, hay que darles un mantenimiento, la mayoría de las empresas tienen que tener alguien especializado en plataformas para revisarlas. Algunas lo que hacemos es levantar actas para revisarlas, porque la idea es que funcionen, usted no va a hacer una inversión para que no funcione.

Es una lucha, es una lucha, créamelo, que muy difícil porque sin carriles exclusivos, en el congestionamiento, bajo la lluvia; poner a funcionar una plataforma no es fácil, la gente agrade al chofer, no hay educación, no nos han ayudado; el mismo Concejo de Rehabilitación no ha hecho campañas publicitarias diciendo (la Asamblea Legislativa cuando promulgó la ley tampoco lo hizo): coopere con el conductor, sea paciente, espere a que el autobús sea abordado por una persona con discapacidad. Pero la gente quiere llegar rápido, entonces la gente le grita al chofer.

Es estresante para nosotros, y encima, como no están las paradas adaptadas, entonces, el autobús tiene que pararse en media calle, entonces todos los demás pitan porque el autobús se atravesó, y porque además de que no hay paradas autorizadas, y sería bueno, tal vez, si usted no tiene foto nosotros se las podemos dar, de diferentes partes del país donde hay un hueco, una zanja, entonces encima de que no hay, hay una zanja que se nos puede ir la silla de ruedas, entonces hay que parar el autobús más para allá, entonces casi que en media calle. Los conductores no comprenden, a pesar de que el autobús tiene silla de ruedas, no hay esa conciencia.

Aquí todos andamos con una prisa, con una agresividad, con un tema que Costa Rica ha cambiado mucho, la Costa Rica que nosotros conocimos, muy amable, muy simpática; se está perdiendo. Hay demasiada agresión y las quejas que tenemos, por dicha de que no son muchas, pero los conductores, la Cámara tiene un convenio con la Caja Costarricense del Seguro Social donde damos una capacitación (muy bueno el convenio, también le podemos dar lineamientos o copia del convenio si necesita o de un certificado que se les da a los conductores). Los traemos aquí, hay un especialista que les explica, se les tapa los ojos, los ponen en una silla de ruedas; también para el adulto mayor (porque para nosotros, aunque el adulto mayor no es considerado, pero para nosotros entra dentro del tema de discapacidad porque aborda el autobús lento, usa los asientos preferenciales, en fin, tiene un trato diferente).

Se les trata de concientizar que tengan paciencia, que tengan calma para tratarlos y para que comprendan lo que significa una discapacidad. Eso lo hacemos, este año estamos haciendo un nuevo convenio con la Caja, que es capacitar a capacitadores, digamos, es preparar gente para que ellos mismos le den las capacitaciones en las empresas, y poderle llegar a más gente, porque para la Caja es muy difícil ir a todas las provincias y el personal rota. Ese proyecto lo estamos iniciando este año, ya empezamos este mes con la capacitación, esperemos tener buen resultado.

También hemos tenido capacitaciones privadas, las empresas le pagan a gente para que llegue a sensibilizar. Igual tenemos con el Cosevi también otro convenio, que ahí es en el tema de manejo, el cuidado que hay que tener si uno lleva una persona en una silla de ruedas o lleva adultos mayores. Es una labor, viera que bien, o sea, no parece, uno crea una ley pero las implicaciones de esa ley, y cómo manejar esa ley, no están en ningún lado. Hemos aprendido, le repito, a la par de las personas con discapacidad cómo manejarlo, porque no era un tema antes, ahora es un tema.

Aquí lo que nos falta es, le repito, terminar de ver la infraestructura, porque aunque tengamos el 100 por ciento (que se cumplirá en el 2014) de la flota adaptada, los niveles que nosotros quisiéramos manejar de calidad de vida, que la gente diga: voy a ir a Puntarenas y me puedo bajar en cualquier parte o tales y tales partes, por lo menos, que tienen una plataforma y ahí me espera un familiar, yo puedo estar ahí tranquilo que no me va a pasar nada porque hay seguridad. Diay, eso no lo tenemos.

Si a nosotros nos cuesta el tema de seguridad que podemos salir corriendo, ahora imagínese un niño, una persona con algún problema, le es más difícil. Eso no lo tenemos, esa parte...en las zonas son tratados: júguesela como todo el mundo. Eso ahí nos gustaría tener más participación en el tema de educación al resto de la gente, porque nosotros capacitamos a nuestro personal, pero nosotros no somos ni el INA, ni somos el Ministerio de Educación, ni somos el Concejo Nacional de Rehabilitación, ni somos instituciones que pueden dirigir campañas para el resto de los ciudadanos (al del carro privado). Si usted ve un autobús sepa lo que va ahí, sensibilícenlos de alguna forma.

Los ticos somos, o éramos, yo no sé ahora, entendíamos, por ejemplo, lo de las filas (que nosotros siempre lo decimos) antes nos ponían unos mecates, ya seguro usted no los vio, pero bueno, yo sí. Después de los mecates nos ponían como unos piecitos, y ahora uno llega y pregunta dónde está la fila. Bueno, eso es educación y eso se logró con las filas desde el kínder, gente de otros países dice: es que ustedes hacen fila para todo. Y uno dice: mirá sí, uno va y más bien no hay fila y uno dice “es que no hay nadie, o qué”, “¿dónde están las fichas?”, y uno va y busca la ficha.

Bueno, igual podríamos hacer con este tema, si nosotros desde kínder empezamos a meter esta materia en alguna de las materias que dan, sensibilizando a los niños y poniendo que hoy le toca a fulanito colaborar con otro chiquito, y cosas de esas; cuando ese niño llega a la universidad, más algún tipo de campaña, ya la gente, para nosotros va a ser más fácil, porque ya ven el autobús y la gente va a decir: no, hay que tener calma. No empiezan a pitarle, volver loco a todo el mundo, lloviendo, el otro con la plata, lo asaltan: no es fácil, no es fácil.

Pero seguimos con la batalla, no vamos a claudicar. Hay un área en la Asamblea Legislativa que la maneja don Mario ¿es de discapacidad o algo así?, bueno, con él hemos tenido contacto, cuando necesitan algún transporte especial, o sea, la Cámara siempre está, como, atenta a esos temas. Porque hacen creo que una reunión o no sé qué es lo que hacen, pero llevan gente de un lado para el otro. Coordinamos con él algunas actividades, pero no, digamos, en la Asamblea Legislativa no hemos hecho, como, un foro de esos que yo veo que hacen para otras cosas; un foro, bueno, “cumplimientos del Gobierno y cumplimientos del sector empresarial”. Una cosa: bueno, yo ya cumplí y usted me llevó a un 60 por ciento, y ¿usted? Una serie de cosas como que no se le ha dado seguimiento, salvo nosotros, porque a nosotros sí nos dan seguimiento.

Nosotros tenemos en la flota, RITEVE certifica que el autobús tiene plataforma, y no dan la revisión técnica si nosotros no cumplimos, o sea, usted puede encontrar el registro de las empresas, de cuáles autobuses tienen plataforma, o sea, es un registro público. En cambio, yo a usted le digo que cuáles son las paradas y nadie le puede decir; porque usted quiere ir, no sé, a la zona sur y quiere saber cuáles son las condiciones, usted quiere ir a la zona sur y usted puede preguntar cuáles son los horarios de los buses y cuál bus tiene plataforma, entonces usted dice: no, en el de ocho no, me voy en el de nueve.

Entonces eso le da una seguridad, y en el caso de Área Metropolitana que es una frecuencia, usted dice: este no, pero ahí viene el que tiene plataforma; y ya va a llegar un punto en que todos los autobuses van a tenerlo, entonces usted va a decir: no, ya ni siquiera tengo que saber cuál es el autobús, pero, ¿me puedo ir sola? No se puede hasta en avión viajan los chiquitos solos con una etiquetita lo entregan, bueno, en autobús no se puede, usted no puede mandar a un niño solo porque el chofer se lo va a bajar en cualquier lado y, cómo. Es una solución a medias, para mí, a hoy, la 7600, en materia de transporte, solo ha avanzado en autobuses, no avanzó en infraestructura, no ha avanzado.

Qué nos gustaría, para concluir, bueno, pues que se avance ahí, que se nos tome en cuenta cuando se dan foros de esta materia, porque a nosotros también nos gusta aprender, le repito, es un tema que hemos aprendido con esta ley, nosotros no sabíamos nada (como ahora estamos aprendiendo con ambiente) a lo mejor estamos haciendo cosas mal que hay que mejorarlas. Tal vez podemos aportar, de las experiencias nuestras con las personas con discapacidad, porque nosotros sí tenemos el contacto con ellos.

Entonces, sí podemos decir que lo que ellos sienten, bueno, usted se queda, yo tengo una que yo le dije el otro día: es que yo la admiro a usted. No, no, por favor yo la admiro a usted. El esposo está en silla de ruedas y esa mujer ha luchado (ella fue la de la idea de las sillitas, la de los descansa brazos) y ella anda con él, y uno dice: pucha, otra ya lo hubiera dejado hace tiempos. Entonces, eso sí es difícil, no ponerle una plataforma a un bus ni arreglar una parada, que son cosas materiales que usted las puede hacer, entonces ellos necesitan mucho apoyo porque no es fácil para ellos la vida, es muy complicada, y uno no lo ve, solo cuando está con ellos. Y es muy duro, muy, muy duro.

Entonces, si uno puede, con la experiencia, incidir en alguna forma a nivel político, yo le pongo a la orden la Cámara y yo sé que es una tesis, pero es importante porque usted va a conversar con mucha gente, si escogieron este tema es porque les interesa. Entonces ahí usted puede contar con el apoyo de nosotros para participar en foros, para hablar con autoridades; porque es una población que, además, es ¿cómo le explicara? Uno tiene usuarios de usuarios, pero esto son como que les llenan a uno, usted se reúne con ellos y usted sale como tan pura, tan sin esas cosas, que usted va a reuniones y que un puñal por aquí, un puñal por allá: ahí no, ahí no.

Entonces ellos merecen todo lo que nosotros podamos hacer como sociedad, para ayudarlos, y lo que ustedes necesiten de la Cámara... lo que pasa, que nosotros no estamos legitimados para eso, o sea, cuando yo voy a pelear por un tema tarifario a la Aresep o cuando voy a la Asamblea Legislativa la ley de tránsito, y aquí quiten que aquí voy, pero en este tema hay muchos celos y entonces ellos: ¿y usted por qué se está metiendo? Ese es el campo de fulano, y uno no entiende cuál es el campo. Usted me pregunta ¿qué hace el Concejo de Rehabilitación? No sé ¿qué hace la otra organización? Menos. O sea, y son muy celosos de esos campos, entonces nosotros decimos: di, no. Cuando alguien quiera algo de nosotros, que nos diga.

En materia de educación, de capacitación: bueno, que nos digan. En materia de ayudar con las municipalidades y el Gobierno: que nos digan. Porque, de repente, sienten como que uno está ocupando lugares, y nosotros no, nosotros suficientes enredos tenemos con los nuestros. Lo que queremos es ayudar para que la inversión que hemos hecho, millonaria, de verdad llegue a quien tenga que llegar, y le digo, seríamos felices con que la gente pueda decir: sí, yo voy a ir a la zona sur y tal parada en Pérez Zeledón está adaptada, tal otra en tal parte, y yo me bajo ahí, y hay una caseta de seguridad, y hay un teléfono que yo puedo usar a mi altura, y tal cosa, y yo llamé, y me vienen a recoger, y...

Pero no sentir como que uno los dejó ahí botados. Sí, más o menos esa ha sido la historia.

Sherilyn: A ver si le hago unas preguntitas para detallar un poco más. Tal vez si usted, si recuerda algunos nombres de personas o agrupaciones que fueron relevantes en la discusión, con todo el tema de la prórroga.

Cámara No. 1: El tema de la prórroga, déjeme ver qué nombres podemos tener ¿cómo se llamaba el diputado? ¿Federico? ¿de silla de ruedas?

Sherilyn: Ajá.

Cámara No. 1: Federico, doña Bárbara la directora del Concejo de Rehabilitación, había otro en silla de ruedas del Concejo, pero no me acuerdo cómo se llamaba. Teníamos tanto que no me acuerdo cómo se llamaban, no me acuerdo, si me acuerdo ahora me deja el teléfono y yo la llamo. Después, Óscar López también, déjeme ver quiénes de funcionarios, Viviana Martín que era la viceministra en esa época, de transportes, Jorge Arturo Herrera que era el miembro del Concejo de Transporte Público nuestro que también tuvo que ver en el asunto, Javier Vargas que era el director ejecutivo del Concejo de Transporte Público que también anduvo con nosotros ahí en la Asamblea.

¿Quiénes más estuvieron ahí en esa pelea? Este hombre que fue clave, ese el de la silla de ruedas del Concejo de Rehabilitación pero no me acuerdo cómo era, porque él fue el primero que probó, nosotros llevamos un bus al Concejo de Rehabilitación, para que probaran la plataforma y vieran, porque ni siquiera teníamos idea, nadie sabía

cuál plataforma, entonces nosotros dijimos: ah no, di mientras el MOPT diga cuál, nos va a dar navidad aquí. Entonces nosotros conseguimos unas y las trajimos y les dijimos: vean esa, prueben a ver. Entonces él probó, y subió y bajó ochenta veces, y fue un alboroto aquello.

Y él fue el que hizo las pruebas, entonces, ya una vez que él se convencía, porque él sí incidía mucho en el Concejo de Rehabilitación, porque doña Bárbara, como no tenía ninguna, ningún tema de discapacidad visible (en silla de ruedas y eso), como que no tenía mucha legitimación para ellos, entonces era importante.

Ah, una muchacha también, Maritza Parini, de una organización con discapacidad, ella tiene espina bífida, algo así, también fue muy beligerante en esto.

Y líderes comunales, Daniel Quesada que era el presidente de la Confederación, parece pa' ver, de las Asociaciones de Desarrollo, que funcionaba en el Baco Popular, nosotros fuimos a varias reuniones ahí. Era el presidente de las organizaciones a nivel de país. Ahora está en la Municipalidad de Alajuelita él.

Sherilyn: ¿Cuál fue el rol de la Cámara en esa discusión?

Cámara No. 1: Ni me diga, ni me recuerde. El rol de la Cámara era la parte mala del cuento, y fue el rol de lograr una negociación, el objetivo era lograr la transición, y lograr esa transición no fue fácil, porque todo el mundo reclamaba que la ley, que ya existía, y cómo era posible. Pero con esas razones que le expliqué, de que había imposibilidad material de poner todos los autobuses, que sí, había interés del sector empresarial, que no podíamos parar la flota porque paralizábamos el país, que todos los autobuses que ingresaran al país nuevos ya venían con plataforma.

Entonces como que ellos vieron que sí había una solución y que de verdad no se podía. Se paralizaba el país. Me acuerdo que la viceministra, doña Viviana, la primera reacción cuando le dijeron que la ley, (estaba llegando ella y no sabía mucho, seguro) entonces dijo que iba a quitar todas las placas a los autobuses que no tuvieran plataforma, entonces, cuando me dice a mí la prensa que ella dijo eso, yo dije: pregúntele a doña Viviana ¿cuál autobús tiene plataforma? Porque ninguno tiene ¿le va a quitar todas las placas a todos los autobuses? Y la gente se debió de venir furiosa en contra de la ley porque se van a quedar sin buses. Entonces no es posible, o sea, llegamos a un punto de que no era posible.

Ese papel nos tocó, fue muy duro, yo me acuerdo todavía. Hace tres años que me encontré a uno de ellos ahí en el parque de Coronado, me gritó, no viera usted, que por mi culpa no tenían las plataformas todos los autobuses, o sea, era un tema muy delicado. Había un anuncio de un, que cada vez que yo me acuerdo me acuerdo de él, pero ese era otro, de un resfrío, que decía: usted no sabe. De algo que una persona está resfriada, y le dice la otra: no, yo sí sé. Y la otra le dice: usted no sabe. Porque me decían eso: es que usted no sabe lo que es estar en una silla de ruedas, usted no sabe lo que es no poderse movilizar.

Por dicha que yo sí sabía, no de estar en una silla de ruedas, pero sí, la empresa, de la cual yo soy gerente tenía un convenio con una comunidad (sin la ley) y les dábamos un bus una vez al mes (ni pensábamos en plataformas, ni sabíamos que existían) y recorría diferentes lugares de, digamos, empezaba por Desamparados, San Pedro. Era el único día que muchas de las personas con discapacidad salían, y los llevábamos a varios lugares: a Ojo de Agua, a La Sabana, a un taller de pintura (la muchacha ésta que escribe con el pie y todo eso, viajaba con nosotros).

Entonces lo que ellos decían a mí no me calaba, o sea, porque yo decía: no, yo sí sé, y soy consciente, pero entiéndanme, no puedo decirle al sector que ponga las plataformas ya. Pero a mí no me cuente porque yo sí sé de lo que me están hablando. Nosotros teníamos que escoger chofer, iban dos porque a unos había que alzarlos para meterlos al bus, y todo. Y yo sólo llevaba, imagínese que la organización se llamaba Renacer de Lisiados, vea el nombre, si es antigua, que yo digo ahora ese nombre y me mata. Así está histórico y tengo registros: Renacer de Lisiados, después pasó a Renacer, nada más; y ahora yo no sé ni cómo, ya le cambiaron el nombre, porque el nombre también ha sufrido cambios.

Ellos son muy sensibles, a veces le dicen ahora “capacidad disminuida”, por ejemplo, en España ese es el término que usan, ya no usan discapacidad. Otros dicen con capacidades diferentes, entonces es un término que también nosotros hemos aprendido a que son muy sensibles a lo que uno diga, uno cuando anda así yo le puedo decir: uy, que mechuda o que horrible que andas. Pero uno no es tan sensible a esas cosas. El lenguaje, tuvimos que tener mucho cuidado porque sí entendimos que eran muy sensibles al lenguaje.

Entonces aprendimos a decir palabras y a eliminar otras, porque la Cámara fue fundada en 1948, entonces imagínese que tenemos gente que viene desde otros lenguajes también. Entonces todo eso hemos tenido que irlo aprendiendo.

Ese fue el rol de la Cámara, o sea, fue totalmente la contraparte en la negociación, durísimo. Pero, bueno, aguantamos el chaparrón, y yo creo que no nos equivocamos; hemos ido en forma paulatina, y no hemos logrado la solución integral, todavía.

Sherilyn: Ahora le voy a hacer unas preguntas sobre, digamos, hubo varios proyectos de ley que se discutieron en ese periodo que tenían ciertas premisas: uno era que se ampliara tres años para cumplir el transitorio ¿Usted recuerda cuál fue la postura de la Cámara en ese momento?

Cámara No. 1: Para nosotros siempre el plazo, yo ni me acuerdo con cuál plazo negociamos, seguro negociamos como el 20. Tres años no era posible, nosotros lo que hicimos fue, y por eso la comisión que se nombró, porque se nombró una comisión donde participaba el Concejo Nacional de Rehabilitación, representantes de las organizaciones con discapacidad, nosotros, el MOPT (que ahí estaba doña Viviana y Javier, por eso me acordé de esa gente); ahí se analizó con números y dijimos: bueno, si hay tantos talleres (y a la fecha sigue siendo lo mismo porque es una

actividad muy especializada, no todos los talleres saben ni tienen la maquinaria ni nada).

Entonces dijimos: bueno, si hay dos talleres con capacidad de tanto (y ellos presentaron documentación de su capacidad para ver cuántos autobuses por día) y la flota es tanto, o sea, y no podemos paralizar tal flota, entonces las flotas tienen que trabajar con un diez por ciento, cada una, menos. O sea, no fue fácil la mezcla, hasta llegar a los años que llegamos.

Pero esa discusión fue dura, porque eran números, y nosotros decíamos: bueno, esos son los números, si ustedes nos demuestran que hay más talleres, o ustedes nos demuestran que en un bus no son tres días, que eso se hace en un día, entonces tráigalo, nosotros lo llevamos al taller. Entonces fue muy real, muy de que si ellos tenían otra información, y nosotros no podemos cambiar toda la flota, es más, aunque la cambiáramos toda nueva, Brasil no tiene capacidad de producción de autobuses, producir 3000 autobuses en tanto tiempo tampoco, y el país no estaba para endeudarse, entonces, fue como un asunto de ver todas las partes.

Sherilyn: Luego, también, hubo una propuesta de disminuir al 8 por ciento el total de la flota que se tenía que adaptar

Cámara No. 1: Sí. Esa propuesta, internacionalmente, qué era lo que se analizó aquí: que en ningún país del mundo existe un 100 por ciento de la flota adaptada. Entonces hubo propuestas en el sentido de que se adaptaba un porcentaje de la flota y también se daba un servicio más personalizado, entonces, si las personas querían que el chofer estuviera capacitado, que hubiera una persona, como el transporte de niños que tiene que llevar una persona aparte para atenderlos. Nosotros estábamos dispuestos a eso, y considerábamos que era un servicio que les podía ayudar más, porque era un servicio que iba a ir tranquilo, que no iba a ir presionado por otra gente; pero no se pudo, o sea, ellos decían que no, que ellos querían salir a la calle y coger cualquier bus.

Eso es lo que se está viendo, salen a la calle, bueno, ahora cogen el 60 por ciento de la flota que está adaptada, en el 2014 será el 100 por ciento. Todavía hoy, aunque exista la ley y exista todo eso, algunas empresas piensan que se puede manejar ese otro concepto, porque le repito, o sea, hace una relación directa con las personas, entonces, dada que no hubo infraestructura de Gobierno, no hay carriles exclusivos; para nosotros sería mejor tener un servicio preferencial, como existen en otros lados (para ejecutivos, en este caso para personas con discapacidad) que les brinde esas comodidades y que los autobuses puedan tener mejores condiciones, que inclusive, no sólo el tema de la plataforma, sino piso más bajo, que las gradas sean diferentes; pero no se ha podido.

Yo creo que hay que esperar porque todavía hay un sentimiento, a pesar de que ya nosotros vamos por un 60 por ciento, de que no queremos cumplir, entonces creo que estamos esperando a llegar al 2014 para decirles: bueno, ya ahora no hay discusión,

el 100 por ciento de la flota tiene plataforma, ahora discutamos otras cosas, y por lo menos dejemos a la libre que si una empresa quiere, además de tener el 100 por ciento ya con plataformas, quiere dar un servicio preferencial, lo pueda dar, y el usuario que quiera utilizarlo que lo utilice como el servicio ejecutivo. Si usted es ejecutiva y no lo quiere usar, pues no lo usa, y eso no la hace diferente, porque el tema es que no se quiere que haya una diferencia.

Pero para nosotros sí se requiere un trato especial, al niño, sobre todo, y adolescentes, que a nosotros nos gustaría que los papás puedan decir: bueno, lo monto aquí y me lo baja en tal centro porque ahí va a recibir una capacitación o una atención médica, lo que fuera, o ahí lo cuidan. Y que el chofer con la persona que va ahí, lo puedan bajar y que la persona no esté preocupada; que haya un servicio de radio, de teléfono, que se puedan comunicar, como que fuera un servicio a la escuela, que usted hace un convenio, usted no puede estar ahí cuando su hijo llega (a mí me pasó más de una vez. Entonces yo llamaba a la de la buseta: bueno, ya llegó o no llegó ¿cómo, lo recibieron? Y yo estaba trabajando, porque lo ideal es que yo pudiera andar con mi hijo en todo, pero no podía. Y a veces también a uno, yo le decía: no me lo deje ahí, déjemelo en tal lado, en la casa de mi mamá, entonces yo paso ahí, entonces lo dejaba ahí).

Ese concepto, y no por eso son niños diferentes, son niños que las mamás trabajan, diay salados, pero hay otros que la mamá está en la casa, bueno, que dicha. La vida no puede ser tan igual, y uno no se debe sentir mal porque somos diferentes y debemos de tener un servicio diferente. Pero esa discusión no es ahora, nosotros pensamos que la vamos a tener después del 2014, por eso, porque: ah no, es que ya no quieren cumplir, y entonces ahora van a inventar que tienen sólo tres buses dando vueltas. No, queremos que si una empresa lo quiere hacer, lo pueda hacer.

Entonces que la persona diga: puña, si yo voy a Puntarenas, tengo un servicio especial de las 8, de las 9 o de las 11, que me va a permitir ir en otras condiciones, y que no importa que el bus vaya despacio, porque si usted lleva personas así, una vuelta o lo que fuera, puede haber problema. Pero si usted lleva un bus, usted puede ir despacito, no importa que la rayen. Si usted va con el otro va a lo que la gente le dice: soque, que parece una funeraria (de todo le gritan al pobre chofer), y ahí hemos tenido accidentes, porque el bus tiene que ir como loco, porque a usted le urge llegar al trabajo y punto, y usted no está pensando en la otra gente que viene en el bus.

Sí, pero todavía no es esa discusión.

Sherilyn: También está el tema de la ampliación de la vida útil, que lo que me encontré es que habían, ahora con el tema de la ley de tránsito, muchas organizaciones que se pronunciaron porque ellos interpretaban que las cámaras querían que se ampliara la vida útil por ese tema de los buses nuevos que tenían que traerlos con rampa y demás.

Cámara No. 1: Sí, eso ha sido un error el tema de la vida útil, inclusive ya se hizo una consulta a la Sala, que la hizo el diputado Óscar López en la legislación anterior, en donde no hay problema, o sea, nosotros lo que decimos: no, o sea, el 2014, se amplíe la vida útil o no, no tiene nada que ver, la flota tiene que estar 100 por ciento, con plataforma. El asunto de la vida útil va más allá, es un tema económico, es un asunto grave, sobre todo en las zonas rurales donde no es tan fácil cambiar un autobús, además, son autobuses que para las condiciones de vialidad (anda como en 8 kilómetros por hora, tienen que pasar un río) darle la oportunidad que si el autobús cumple con revisión técnica dos veces al año, y revisión técnica asegura que está bien de frenos, de dirección, de carrocería (porque revisan también carrocería); que puedan trabajar más de 15 años.

Eso era un tema económico (por las mismas comunidades, también) que no tiene nada que ver con 7600, y le repito, ya el sector pasó lo más duro, que fueron estos años de inversión, en este momento ya ni se nos ocurre, o sea, ya es un tema que está contemplado, no es discusión para nosotros el tema de si un autobús es adaptado o no, ya se sabe que tiene que adaptarse, y se sabe que los nuevos ingresan al país con plataforma, punto. Entonces ya no está en la mente de nosotros, por eso le decía que hay todavía dudas de que, tal vez con razón, no sé cuáles son las experiencia de ellos con otros sectores. Lo que me llama la atención de las organizaciones es que sólo en el tema de autobuses, la sociedad en esta ley ha dejado mucho, mucho por resolver, y el transporte, ya le decía, el tema de las paradas. Entonces, se preocupan más por el 100 por ciento, y no por avanzar también en infraestructura.

Entonces la Asamblea Legislativa a veces vemos las leyes sin analizar bien la implicación que eso tiene, esto, nosotros pedimos una consulta, don Óscar la hizo, y la Sala dice que la vida útil no afecta nada el tema del cumplimiento del 2014. Fue rechazada esta moción, por cierto, porque el ambiente es así que entonces queremos, y uno dice: bueno, ¿y? Es un tema sensible, que también los diputados a los temas sensibles no les gusta porque no son populares, y a veces porque un tema no es popular, nos paseamos en la economía de un sector o un país, porque, entonces, se nos vienen encima las personas con discapacidad, entonces aparece la prensa diciendo que ahora quieren tal cosa; y no es cierto. No es cierto y usted lo puede verificar con eso de la Sala (si usted no lo tiene nosotros se lo podemos facilitar).

El sector no tiene ningún interés en no cumplir con la ley, si hay un tema de que alguna empresa no está cumpliendo o algo, es por asuntos económicos, no es por discusión de la Cámara, o sea, para la Cámara ese tema está archivado, o sea, nosotros tenemos que cumplir al 2014, y ya, más bien, la Cámara lo que hace es ayudar a las empresas si tienen un problema económico para cumplir, y no estamos pensando en reformar una ley para no cumplir. Dimos la palabra, la gente confió en nosotros en esa negociación, hemos cumplido a la fecha, y no vamos a echar marcha atrás en un acuerdo que costó sangre, tanto para las organizaciones con discapacidad como para nosotros. Para ellos, querían el 100 por ciento ya, y nosotros, había un

sector que quería el 8 por ciento de la flota, nada más: entonces cómo es posible que cedimos, debimos de haber paralizado el país, que qué barbaridad, que por qué.

Fue muy duro le repito, para mí fue muy duro porque estas son las negociaciones que usted no queda bien con nadie. Para mi sector fuimos muy débiles: claro, como yo soy mujer, y entonces me convencieron, no sé qué. Para las organizaciones con discapacidad: que barbaridad, porque la transición fue mucho tiempo. Pero no importa, yo me siento tranquila, le repito, porque fue lo mejor que se pudo hacer en ese momento, totalmente real la negociación.

Y la Cámara está cumpliendo a hoy, y no hemos fallado y no vamos políticamente a presionar para que ese acuerdo, y eso creo que nos da credibilidad para futuras negociaciones con otro tipo de organizaciones, porque ya uno dice: tenemos un antecedente, que pudiendo haber hecho tal cosa, ni se amenazó con paralizar, ni se hizo nada. Fue un tema de que éramos conscientes, que es un sector que nosotros le damos servicio y que había que llegar a un acuerdo.

Sherilyn: Cámara No 1 ¿se les consultó los proyectos de ley?

Cámara No. 1: ¿Los de 7600?

Sherilyn: Sí.

Cámara No. 1: En esos no me acuerdo si se nos consultó, pero sí nosotros, como estuvimos ahí, estábamos atentos a todo. Ley de tránsito, sí hemos estado pendiente con esto, y sabemos, por eso le repito, lo que las organizaciones dicen, porque sí tengo presión sobre todo de zona rural, para lo de la moción de vida útil, vamos a hacer un intento, ahora que todavía no se agotado los tres días, para ver si la metemos, sabemos que está complicada, pero, bueno, dicen que el peor esfuerzo es el que no se hace. Entonces vamos a hacerlo, esperemos que se comprenda cuál es el objetivo del tema de la vida útil.

Que para las grandes empresas, si usted ve, no es rentable tener buses de más de 15 años, porque el modelo tarifario premia mucho el cambio de flota. A esos no es a los que estamos defendiendo, hay empresas que cambian el 100 por ciento de la flota de un solo, y uno dice: santísima virgen. Bueno, tienen garantías, tienen todo para ir a un banco; pero los pequeñitos, y el mismo MOPT dice: a esos hay que darles las gracias porque dan el servicio. Porque es en condiciones terribles, es que aquí se nos olvida, a nosotros que estamos en San Pedro y a ustedes que están en la Asamblea Legislativa, que hay lugares que no hay carretera. Pero le repito que no es allá en Talamanca (que esos no tienen), no, de lugares como Sabanilla de Alajuela donde ahora se hizo un hueco en la carretera y los usuarios están caminando. Pero uno quiere ahí última tecnología y no sé qué, y ahí lo que hay que llevar es un tractor ahorita para pasar la gente

Eso es lo que nosotros estamos pidiendo, que quede como el reglamento, la vida útil, que con reglamento el MOPT sea el que diga en cuáles rutas las puede autorizar o no. No que sea, como, generalizado, por ejemplo en rutas como la zona sur, como Puntarenas, donde se manejan velocidades muy altas. Ellos cambian la flota (y yo le pudo dar números) de que Puntarenas, los buses más viejos los está cambiando en el 2005, y ya los cambió por 2012 en estos días. Si usted va a la zona sur, la empresa TRACOPA, excelentes buses, y Guápiles ¿por qué? Porque manejan velocidades 60, 80, 100. Pero en la zonitas esas donde van tucu, tucu, tucu; y tienen que parar: porque hay un tuco, porque hay un río, porque la carretera es de piedra (en Cariari, por ejemplo, en Limón. En Guanacaste hay una zona por Pinilla querían que pasara dos ríos).

Entonces, nosotros decíamos: ok, démosle la oportunidad, nada que ver 2014, 100 por ciento, y ahí lo pueden poner los diputados si quieren, pero ya la Sala lo dijo, de plataformas. Ampliamos la vida útil, pero que el Concejo de Transporte Público autorice a cuáles rutas sí y a cuáles no. Cuando les hagan las carreteras divinas y todo eso, entonces que exijan. Pero ¿cómo explica uno eso? Viera que difícil llegar con los diputados, no nos atienden, en algunos nos ponen algunos asesores, unos nos escuchan otros no. Es una tragedia aquello, y uno les explica y atienden el celular ocho veces. Nos ha costado mucho.

Hay diputados que sí han sido muy conscientes en este tema de ley de tránsito, nos han puesto asesores para que nos escuchen, y le repito, de todos los partidos, pero, cinco ¿y cuántos son? Es de locos aquello. Así que, bueno, no tengo mucha fe de eso, pero, en este tema la tranquilidad es que la Cámara no lo tiene en agenda como para cambiarlo, y esperemos al 2014 cumplir la palabra que dimos en esa época.

Sherilyn: Cámara No. 1 voy a tratar de apurarme para...

Cámara No. 1: ok.

Sherilyn: ...para no quitarle tanto tiempo

Cámara No. 1: Es que este tema me gusta mucho. Así que...

Sherilyn: Sí, no, no. Para mí perfecto, pero, eso es por usted. Ya ahora, metiéndome más en el tema de la Cámara. La verdad, también le iba a pedir ayuda a ver si me podía facilitar documentos o algo, para conocer un poco los antecedentes de la Cámara, porque en realidad no hay, como, mucha información.

Cámara No. 1: Ok. Sí yo se los paso.

Sherilyn: Entonces, quisiera saber, cuando se toman las decisiones aquí, por ejemplo, para ir a la Asamblea Legislativa y defender una posición ¿cómo se hace?

Cámara No. 1: Esas decisiones, digamos, el tema se trae a junta. Junta lo analiza, tiene que tomar un acuerdo, por ejemplo ahorita el que está que es ley de tránsito, los

temas se declaran de interés general, porque pueda que solo le interesa a una empresa, pero, la Cámara no considera que es de interés general. Lo plantean, lo razonan y se vota. Entonces, si tiene mayoría, a veces es por unanimidad, ya la presidencia y la comisión, digamos, casi siempre se nombra, junto a la presidencia, una comisión, por ejemplo, en ley de tránsito hay una comisión de tránsito que es la que va al MOPT, a la Asamblea Legislativa, (formamos parte de la UCCAEP -de la unión de cámaras) entonces van también a UCCAEP a la comisión de tránsito.

Todos los avances, ahora se convocó para miércoles Junta de Cámara, para ver las mociones que fueron aprobadas, ya eso se les informó por memorándum de dónde estamos, cuáles temas avanzaron, cuáles temas no. Entonces Junta decide si seguimos, si no seguimos; todo, todo se ve a nivel de junta directiva con acuerdo, y de ahí, si ellos consideran también que el tema se las trae, entonces se nombra una comisión. El tema se las trae ¿Cuándo qué? Cuando necesita mucho tiempo, que no es una cosa de un acuerdo, por ejemplo, acordamos, no sé, realizar un foro de ambiente. Entonces uno dice: bueno, eso lo puede organizar la administración, no hay que nombrar una comisión.

Pero en ley de tránsito, que ha sido una tragedia, en este tema que se nos llevó mucho tiempo, por ejemplo en el modelo de ajuste de ARESEP (hay una comisión de ARESEP), hay una comisión de CTP, hay una comisión de asuntos jurídicos que le da seguimiento a la Asamblea Legislativa, porque hay que ver qué están pensando por ahí con cada proyecto, para ver cómo se enfrenta cada proyecto y después, si no hace falta, no se nombra una comisión específica...

Sherilyn: Y las personas, perdón, ¿tienen experiencia en eso o capacitación para...?

Cámara No. 1: Sí. Lo que hacemos es si es un tema, como por ejemplo ley de tránsito, hay un abogado con la comisión que es el asesor jurídico nuestro porque el tema es muy preciso y es muy técnico, solo de autobuses, es difícilillo el tema, entonces él lo asume. En el tema de la comisión de ambiente, por ejemplo, es un director el que la coordina, entonces el director cuando ahora estamos con manejo eficiente, entonces esto es con una alianza con OICN (una organización de ambiente, la más grande a nivel mundial) que por primera vez acepta hacer un convenio con un sector privado, lo hizo con nosotros. Entonces estamos aprendiendo en ese tema de ambiente con ellos, entonces, ahí hay una persona especializada que da los cursos a los conductores, de manejo eficiente, ya se nos brindó el informe, vemos los rendimientos a ver si es cierto, si los cursos han funcionado. Ahora estamos también con un diagnóstico de planteles.

Entonces, la comisión ve temas generales cuando necesita avanzar, digamos, que la comisión de ambiente dice que ahora vamos a trabajar en el proyecto de buses de gas, por ejemplo (que lo estamos haciendo) entonces la comisión no toma esa decisión, ni yo como presidenta, eso se trae a Junta, entonces Junta dice: pero eso ¿cómo es, el gas? que nos expliquen. Entonces ya vienen expertos y dicen que es así,

que vamos a hacer una prueba ¿Cuáles empresas quieren? Entonces se manda un memorándum. Bueno, aparecieron cinco empresas. Entonces, una vez que Junta dice vamos con ese plan piloto, ya la comisión lo desarrolla, entonces hace un proyecto y después le da avances a Junta: los resultados fueron estos, no funcionó, sí funcionó.

Porque Junta son todos los empresarios y aquí se hacen casi que asambleas, todos quieren estar enterados de todo, entonces, ellos vienen una vez al mes, mínimo, y ahí se les da un informe de Asamblea Legislativa, un informe de ARESEP, un informe de CTP, informes de reuniones mías y, después, ya se ven los puntos de agenda, y los avances de comisiones. Así, rápidamente, es la estructura de la Cámara, porque son muchos temas, tenemos otra de capacitación, otra comisión, y cada una va avanzando, porque si yo hago todo, di, no se hace nada.

Sherilyn: ¿Han participado en comisiones especiales mixtas, en audiencias, en reuniones?

Cámara No. 1: Sí. Con la Asamblea Legislativa nosotros hemos tenido una participación, nos comunican de proyectos. El año pasado, no, no el año pasado, la legislación pasada, con el de turismo, y nosotros ah bueno, que bonito: resulta que iban a liberalizar el transporte. Entonces en la Plena Segunda ya iba por el segundo debate, ya era ley, cuando nos metimos a la Plena, ahí nos ayudó el diputado del PAC ¿cómo se llamaba? No era Manrique...Marvin. Marvin que era el... ellos siempre ponen un enlace con el sector empresarial. Y nos metimos, y nos ayudó el que era antes de Villalta... Merino. Para defender el tema de regulación y agarrados con Carlos Ricardo que era el ministro de turismo, bueno, fue una tragedia.

Ves, en esas cosas hemos participado: que no se podía, entonces hicieron una moción, cuando yo me di cuenta estaba sentada ahí, eso lo graban, y yo, ay Dios mío. Y no, no lo hicieron. Pero ya iban a tirar a la libre, ahí estaba este diputado buenísimo del Movimiento Libertario, que era antes del de, uno gordito de Alajuela...

Sherilyn: Ajá.

Cámara No. 1: Buenísimo, es, y yo Dios mío. Porque hay unos que, diay, que, verdad; pero hay unos que son buenísimos. Es como Marielos ahora, Marielos Alfaro, para ir a discutir con Marielos Alfaro, es muy buena, si está del lado de uno, verdad. Entonces, sí estamos muy, no hemos participado en Comisiones Mixtas, no se ha hecho ninguna. Antes sí en una de, no me acuerdo, de ley de transporte creo que fue, pero en la legislación pasada y en esta no nos han llamado.

Sí hemos participado con el MOPT, con ARESEP, con comisiones mixtas; y en la Asamblea casi siempre estamos con algún tema, con otro: siempre. Cuando no es un tema específico, estamos en temas generales: que el Código Procesal Laboral; no nos podemos alejar de la Asamblea, estamos como pegados.

Sherilyn: ¿Se realizó algún campo pagado en los medios, o alguna forma de divulgación a los asociados o...?

Cámara No. 1: ¿Para lo de la ley?

Sherilyn: Ajá

Cámara No. 1: Sí. En su momento si hubo que, bueno, la prensa ayudó mucho, pero sí hubo que hacer una reunión general, se convocó a una concentración a nivel nacional, porque le repito, la gente, y a la fecha, todavía creo que nos reclaman porque que las plataformas no se usan, que porque es una barbaridad, que es un desperdicio, que no sé qué. Entonces para explicarles: miren señores, es una ley, hay que cumplirla, por aquí, por allá, y esto fue lo que se pudo pactar...muy complicado. Mucha gente, como le digo, reclamó que no fuimos beligerantes, que cedimos demasiado. Pero si usted habla con las otras organizaciones: qué barbaridad, tanto tiempo, que eran tres años, eran suficiente.

Sí claro, hubo que explicar mucho, y después cómo se ponían las plataformas y hacer un ejemplo, y vengan a ver cómo se instala, y vengan a ver los buses. Y después en ARESEP, que aceptaran lo de la plataforma, nos llevamos años en reconocimiento tarifario, hasta hace dos años empezó el reconocimiento, que fue una pelea durísima, porque las plataformas de los buses (nuevos no porque ya venían incluidas), pero las plataformas, las otras, ya el precio del bus estaba hecho, entonces cómo lo mete usted en un modelo tarifario.

Todo eso no se ve cuando uno hace una ley, cuáles son las repercusiones de una ley, porque nos ayudaría mucho si de una vez las instituciones participan, entonces uno llama de una vez a ARESEP: mire señor, vamos a reformar esta ley, esto va tener implicaciones tarifarias, tal cosa, vea, el MOPT, tal cosa. Y para nosotros es más fácil. Pero bueno, ya hoy está resuelto, ya está resuelto.

Sherilyn: ¿Cuáles son los medios de convocatoria de la organización?

Cámara No. 1: Ok. Ya ellos dejaron, primero no leían, después les mandé fax, ya ahora están en correo electrónico. Se les comunica por correo electrónico las convocatorias, pero además hay acuerdos de Junta, las fechas de reuniones están establecidas, la ordinaria; y después cuando necesitamos una convocatoria a nivel nacional, que hay unos que no están afiliados, entonces se utiliza la prensa o se utilizan los correos electrónicos de todos ellos. Ya el sector ya lee correos. Eso es una ventaja, aunque usted no lo crea.

Sherilyn: ¿Se realizó algún tipo de movilización, cese de obligaciones o algún...?

Cámara No. 1: ¿Para esa época?

Sherilyn: Sí.

Cámara No. 1: No ¿movilizaciones cómo de qué? ¿traer empresarios a la Asamblea, y eso?

Sherilyn: Sí.

Cámara No. 1: No. No, no. Eso se manejó con la comisión, sí hubo reuniones aquí, con este diputado que le digo, con don Óscar López. Sí mucha reunión pero a nivel de junta directiva, no hubo necesidad de llevar gente a la Asamblea con pancartas y cosas de esas, no. No, no.

Sherilyn: ¿Se define dentro del presupuesto de la Cámara fondos para realizar actividades, así de divulgación?

Cámara No. 1: Sí. Sí hay, por ejemplo hay programadas, mínimo, tres actividades anuales, con la última que es la asamblea general, que es una asamblea donde se dan los informes y todo, pero además es un convivio, que por lo general se hace cerca de navidad (noviembre, diciembre) donde se comparte. Y las otras son, que ahorita viene una, al inicio, a mediados y fin de año, mínimo. Porque, al inicio es: por aquí vamos, hay algún otro tema que a ustedes le interese, tal cosa. A mediados de año es: hemos avanzado en esto, no hemos avanzado en otro. Y a fin de año es: hicimos esto y no hicimos lo otro.

Como para que estén informados, porque es un sector bien diverso, todavía, gracias a Dios, somos un montón.

Sherilyn: Ahora ya voy como algunas preguntitas ya como de estructura. Me mencionó antes, pero me puede repetir por favor ¿cuántas cámaras son las que componen o cuántas empresas componen...?

Cámara No. 1: Ok. La Cámara tiene afiliados a nivel de todo el país: Limón, Guanacaste, Puntarenas, Heredia, Alajuela, San José. La forman, en este momento, hay afiliados, aproximadamente, dos mil autobuses, a la Cámara, pero a su vez (que ahora hay una reunión) la Cámara tiene la coordinación, lo que hemos hecho, como las provincias tienen su propio mundo, la de Limón con sus municipalidades, aquí queda muy difícil ir a gestionar cosas allá, entonces funciona una en Limón, en Puntarenas no hay porque están más cerca y hay pocas empresas, Guanacaste, Heredia, Alajuela, Cartago.

Y nos reunimos en una organización que le hemos llamado [...]un foro es como para discutir ya los problemas puntuales de cada provincia. Si ellos necesitan algún apoyo, entonces nosotros vamos a Limón; si necesitan alguna cosa especial; y para informarles también por donde vamos. Eso lo hacemos también una vez al mes, y cuando se necesite, en forma extraordinaria. Entonces la idea es que ellos después se van a la provincia y ya le hablan a cada empresario, que es más fácil que hacer una reunión tan grande aquí.

Después hacemos un boletín, también, que se va electrónico, donde también se les recuerdan cosas (que hay que entregar tal información a ARESEP, que Tributación, que la ley de tránsito va por aquí, que el MOPT tal política del decreto tal, que salió un decreto de, no sé, de revisión técnica, lo que sea). Se les dice y ahí se les da un contacto para que ellos pregunten si necesitan una ampliación de algún tema, entonces se les manda información.

Sherilyn: Ahora ¿cómo se financia la organización, es a través de los asociados?

Cámara No. 1: De cuotas. Sí, es una organización totalmente privada, no recibimos fondos públicos. Se da una cuota fija mensual por bus, eso es para no afectar a las pequeñas y las grandes; si una empresa tiene cuatro buses paga por cuatro buses, si una tiene cien paga por cien. Somos como una cooperativa, votamos iguales, no se vota por capital, se vota por empresa. O sea, una empresa de cuatro buses (que no oigan mucho) tiene el mismo voto que una de cincuenta o una de cien. Eso nos da democracia, y nos da que se valore a la persona por lo aportes que da y no por la cantidad de capital que tiene.

Esa es una forma de votar, un voto por empresa. Las cuotas es una fija para pagar la organización, y cuando hacemos un evento especial o necesitamos un asesor constitucional, por ejemplo, una asesoría política para ver cómo va el Gobierno y toda esa historia; entonces se contrata. Bueno vamos a contratar a alguien que nos dé un análisis político, no sé, cobró 3 mil dólares, no tenemos, bueno, una cuota mil pesos por bus, y es extraordinaria, tiene ese fin, y eso sale de Junta (se acuerda cobrar una cuota extraordinaria por un monto de tanto por autobús para contratar a profesional que nos dé análisis político).

Entonces el comité ejecutivo, que también forma parte de la Junta, ve eso, y después el profesional viene y explica a la Junta y a los asociados cuál fue el informe, tal. Porque nosotros no podemos tener profesionales para todo, un ingeniero en planificación para que analice el tranvía o el tren, bueno, eso no lo puedo tener aquí, entonces se contrata para que revise los estudios, a ver si son ciertos, si la rentabilidad, qué sé yo. Así funcionamos.

Sherilyn: Ahora sí, ya para finalizar ¿qué ha impedido que las propuestas...no pero ya la respondió

Ya estamos.

Anexo 9

Código: Cámara N°. 2

Técnica: Entrevista semiestructurada grupal.

Posiciones estructurales: Presidente y Director Ejecutivo

Fecha: 18 de julio de 2012.

Lugar: San Sebastián, San José.

Sherilyn: Bueno, les comento. Me imagino que doña [...] ya les [...].

Cámara No. 2.1: [...] sí me comentó a mí algo, a Randall no.

Cámara No. 2.2: Sí, yo no sé.

Sherilyn: Bueno mi tesis lo que trata es sobre el papel que tuvieron las cámaras y organizaciones de personas con discapacidad en la discusión que se dio en la Asamblea Legislativa y en el contexto nacional respecto a la ampliación de la Ley 7600 para ampliar los autobuses que fueran accesibles. Entonces lo que implica ver convocatorias de huelga, proyectos de ley, audiencias en la Asamblea, y demás.

¿Cuál fue la posición de las cámaras, los criterios que tuvieron?

Cámara No. 2.1: Está bien, nosotros no participamos mucho en ese momento, yo, bueno, Randall tiene como dos meses de estar trabajando con nosotros, como director ejecutivo sí participó un tiempo en la junta directiva como fiscal ¿verdad Randall?

Y bueno, yo tengo es el segundo año de estar ahí en la cámara de la presidencia. Sí estuve un tiempo atrás ahí en la junta directiva pero no nos tocó que discutir esa parte de la Ley 7600. Prácticamente no nos dimos cuenta en qué momento pasó la ley, cuando nos dimos cuenta ya era el cumplimiento que teníamos sobre la Ley 7600, y creo que fue al año 2006, creo, que tenían que estar ya adaptados todos los autobuses, y no habíamos hecho por dónde todavía en ese momento. Entonces lo que se buscó fue un plazo, llegar al 2014 donde se iba a ir paulatinamente haciendo las adaptaciones o las inversiones en los autobuses nuevos. Di aquí vamos cumpliendo, hoy tenemos que estar cumpliendo con el 70 por ciento de la flota a nivel nacional, ya hay algunas empresas que están cumpliendo con el 100 por ciento de la adaptación o los buses que han ido comprando, todos nuevos con la rampa; por ahí estamos.

Sí es significativo el costo económico para los autobuses, anda alrededor de 5 a 10 mil dólares una rampa por autobús, viene a encarecer los autobuses (sean los autobuses nuevos o los que se adaptan para terminar de gastarles la vida útil) porque en este caso

nosotros y los vendedores de autobuses como que no estábamos muy al tanto de esta situación, porque hubieron empresas que en el año 2001, 2002, 2003 compraron autobuses, y nadie los pidió con rampa, sino fue hasta el año 2006 donde ya teníamos todos el plazo y nadie había cumplido, en donde todos tuvimos que correr y empezar a reparar buses, a adaptarles rampas o el que iba a comprar, pues, con rampa.

Sherilyn: Entonces, en ese caso, la cámara nada más le dijeron: tienen que cumplir. No los llamaron de la Asamblea, por ejemplo, para una audiencia, consultas...

Cámara No. 2.1: Esto fue en el 96 cuando se da la ley, verdad, en 1996. En ese momento yo no participaba. Nosotros sí tuvimos una muchacha trabajando ahí con nosotros en la parte de dirección ejecutiva, sí nos habló, nos recalcó muchísimo de la situación que se venía. Entonces empezamos a tomar conciencia, y ya algunos a buscarle la forma para...

[SE INTERRUMPE POR LLAMADA]

Cámara No. 2.1: ...como 2000 que tuvimos a Lorena trabajando ahí en la cámara en el año 2000, y ya de ahí empezamos a tomar conciencia. Pero sí, nosotros no tuvimos ninguna participación, simplemente, ya después fue el brinco que pegamos, cuando vimos que teníamos ese compromiso de cumplir con la Ley 7600, y en algún momento lo encontramos muy absurdo, porque hay países de primer mundo donde...

[INTERRUMPEN]

Cámara No. 2.1: ...donde el porcentaje de autobuses no es el 100 por ciento, es un 20 por ciento (una cuestión así), por ejemplo Brasil, España; hay países donde, en los Estados Unidos, que no cumple con el 100 por ciento. Nosotros encontramos, pues absurdo que fuera un 100 por ciento; y aquí discrepo con doña Zulema que ha sido férrea defensora de las personas con discapacidad...

[INTERRUMPEN]

Cámara No. 2.1: Hemos cumplido, tuvimos que comprometernos con la Ley 7600 y hemos capacitado un montón de choferes en este tema, hemos buscado sensibilizar a los conductores sobre el trato a las personas adultas mayores; pero siempre consideramos que un 100 por ciento de los autobuses que tengan la rampa para nosotros es excesivo porque...

Cámara No. 2.2: La discapacidad en este país no supera el 15 por ciento, 20 por ciento

[INTERRUMPEN]

Cámara No. 2.1: Ahora, también aquí influyen organizaciones de todo tipo en esto. Bueno, hablemos de las municipalidades, para ponerle ejemplos, yo trabajo en Naranjo, yo trabajo en una zona rural, yo no tengo donde utilizar la rampa en todo el

recorrido de mi ruta, yo no tengo donde. Entonces, cómo me obligan a mí hoy a cumplir con un dispositivo dentro del autobús, que tiene un costo significativo, que hay que cargárselo a los demás usuarios en la tarifa; para andar un aparato ahí dentro del bus que tengo que estarle dando un mantenimiento cada 15 días porque no se utiliza.

Yo le comento, yo tengo desde el 2006 autobuses con rampa, hoy cumpla con el 100 por ciento de la flota, y solamente una vez he utilizado la rampa, del 2006 aquí (eso fue a principio de este año). Yo doy servicios especiales a algunas organizaciones que ven personas con discapacidad, entonces ahí sí utiliza, pero lo que es propiamente el transporte público en zonas rurales, eso casi nunca se utiliza, es muy rara la vez que se utiliza. Nosotros proponíamos tener un vehículo adaptado para darle servicios a esa persona cuando requería salir de su casa, ir a alguna cita o alguna actividad; o pagar un taxi para que diera ese servicio.

Cámara No. 2.2: Nosotros en algún momento hicimos estudios donde es más rentable para nosotros comprar una microbús 100 por ciento adaptada y dar el servicio gratuito con una frecuencia de treinta, una hora; que adaptar los camiones, y exclusivo.

Davis: Sí, porque es un dispositivo que anda el autobús así que hay que estarle dando mantenimiento, a veces el día que se ocupa no funciona ¿por qué? porque tiene cuatro, cinco meses de que está ahí, que no se ha tenido el cuidado de revisarlo. Para ponerle ejemplos, y son las cosas que yo creo que es lo que hemos buscado nosotros pelear en la asociación Cámara Nacional de Autobuseros, antigua Cámara de Alajuela, tenemos muchas empresas rurales, muchas empresas pequeñas afiliadas a nuestra asociación, y que las condiciones de dar el servicio, las condiciones de topografía y demás, son muy distintas a las que se viven en el área urbana. Para ponerle un ejemplo, nosotros operamos una ruta de Santa Cruz a Hacienda Pinilla, en Guanacaste, donde teníamos que pasar por el cauce del río, no era ni que cruzáramos el río, sino que eran 100 metros sobre el cauce del río; para que un autobús con rampa, no hay donde utilizarlo.

Cámara No. 2.2: Sí, el autobús por sí solo no cumple si no hay rampas de acceso, no hay islas, no hay aceras. En realidad, más bien, expone uno a las personas que las está usando a un peligro.

Sherilyn: Y esa posición que ustedes tenían, en este momento de que, por ejemplo, el Concejo de Transporte Público les decía: tienen que cumplir ¿ustedes ante quiénes le exponían? ¿no era necesario que sea el 100 por ciento o ustedes lo manejaban entre ustedes?

Cámara No. 2.1: El problema es la ley, si ya tenemos un mandato entonces tenemos que cumplir, y aquí lo que sucedió fue que, como los empresarios siempre han estado inmersos prácticamente en la actividad de lo que es el transporte, no habíamos tenido el cuidado de estar pendientes de las cosas que están dentro de la Asamblea Legislativa. Bueno, ya hoy tenemos un asesor legislativo ahí viendo todo lo que es referente a lo que es transporte público en la Asamblea. Si hoy hay un proyecto de ley

donde quieren ponerle una puerta más al bus, entonces ya nosotros sabemos que va eso y tenemos que empezar a defenderlo. Pero, en ese momento, en 1996, no teníamos esa conciencia de que era una parte más de la asociación que tenía que cubrir.

Entonces, ya hoy tenemos la ley, ya hoy tenemos que cumplir, es un compromiso que adquirió el país en algún momento fue doña Lorena, claro, estábamos en el Gobierno de Miguel Ángel Rodríguez. Igual nos sucedió con la persona adulta mayor, con el transporte gratuito (hoy tenemos que ir a agarrarnos Zulema y yo ahí de frente si viene un problema de este tipo). Fueron cosas que pasaron y no nos dimos cuenta, y cuando nos dimos, llegó el momento y: adultos mayores, llévelos de gratis. Sabemos todo lo que estas personas adultas mayores han dado al país, han servido...

[INTERRUMPEN]

Cámara No. 2.2: Y hay empresas que lo que reportan, por ejemplo, de su demanda, dependiendo de la ubicación de la ruta, que pasan cerca de centros de salud o días de pensión o cosas así es donde supera el 25, 30 por ciento de su demanda.

[INTERRUMPEN]

Cámara No. 2.1: Y vea lo triste de todo esto, y es la carga que se está generando al usuario, a la persona más pobre, a la persona que más necesita porque ese no tiene el vehículo en el cual movilizarse, es al que usa el autobús. Se le está generando una carga por las personas adultas mayores, y se le está generando una carga por la Ley 7600 por el reconocimiento que hay del valor del autobús...

Cámara No. 2.2: Que es más alto

Cámara No. 2.1: ...que tenía un valor antes, hoy tiene otro valor que lo reconocen en la tarifa por el...

Cámara No. 2.2: Poseer rampa.

Cámara No. 2.1: ...poseer rampa, sí el dispositivo.

Cámara No. 2.2: Donde está el adaptador.

Sherilyn: No sé si me puede comentar la acción de inconstitucionalidad que me dijo doña Zulema.

Cámara No. 2.2: ¿Eso fue Alfredo?

Cámara No. 2.1: Fue Alfredo el que la hizo.

No, yo eso si no, creíamos que era inconstitucional, que era irracional adaptar todos los autobuses. Eso por ahí era, este era el sentido de presentar la acción ésta; que consideramos irracional, que era exagerado el 100 por ciento. Estábamos de acuerdo

en que sí debía haber algún porcentaje, que se cumpliera con algún porcentaje, pero no el 100 por ciento.

Un país pobre, un país que todo tiene que importarlo (aquí no producimos rampas, aquí no producimos autobuses) la platica que se generaba aquí, pues había que cogerla y mandarla a Brasil para traer un autobús. Considerábamos que era irracional.

Cámara No. 2.2: Sí porque aunque en buena teoría pareciera que todos esos costos son trasladables vía tarifa al usuario, el desfase tarifario que existe, en realidad el que está subiendo sus costos es el empresario, porque el desfase tarifario es muy grande en estos momentos.

Sherilyn: Entonces ¿la estrategia que utilizaron para asumir esto fue esa acción? ¿No había ningún diputado o algún representante del gobierno que asumiera esta posición, que los defendiera de alguna manera?

Cámara No. 2.1: No, aquí ya teníamos la ley, ya teníamos cumplir. Lo que se logró fue el plazo hasta el 2014...

Cámara No. 2.2: Sí, la forma de aplicación.

Cámara No. 2.1: Sí, la forma de aplicación, porque fue paulatina.

Cámara No. 2.2: Sí, fue paulatinamente.

Cámara No. 2.1: Sí, llegamos al 2006 y no habíamos cumplido. Sí, porque ahí se negoció y se dio eso, pero...

Sherilyn: ¿Y se negoció algo entre las diferentes cámaras de autobuseros en general, la Cámara Nacional se reunió con ustedes?

Cámara No. 2.1: No, todo fue en un solo bloque y eso fue lo que se obtuvo...

Cámara No. 2.2: La aplicación, el plazo.

Cámara No. 2.1: Sí el plazo, la ampliación del plazo; eso fue lo que se logró. Que se utilice o no se utilice, yo creo que eso nunca nos hemos sentado a discutirlo, que si tenemos dónde aplicar las rampas (porque no hay estructura vial, no hay aceras; no hay absolutamente nada).

Sí, ya hoy las empresas de transporte público que no están cumpliendo con el 70 por ciento de la flota, o que no han cumplido con la rampa, se le notifica, y más bien, le quitan lo que es la flota óptima. Ya hoy no tiene ese requisito que es indispensable para las empresas de transporte público, se les castiga por ahí, pues desescribir los buses de flota óptima.

Sherilyn: Disculpen que les insista, pero es que el tema más bien para mí es saber cómo funcionan las cámaras en términos de que son actores en la sociedad, de que

se involucran en la toma de decisiones porque son actores sociales que involucran temas económicos y movilizan al todo el país. Entonces a mí me interesa conocer es cómo, por ejemplo ¿ustedes estuvieron al tanto de una negociación que se dio en el Concejo Nacional de Rehabilitación, un acuerdo que hubo en ese momento para ampliar el plazo?

Cámara No. 2.1: No, nosotros no participamos. Aquí lo que pasa es que hay un mal llamado [...], que ese se ha arrogado la representación de todo el sector de transporte público a nivel nacional, y ese es el que había venido tomando las decisiones de transporte público ante los entes rectores. Ya hoy hay otra asociación más que es la asociación nuestra que está haciéndose un espacio ante las autoridades y está teniendo protagonismo en todas esas decisiones. Por discrepancias con el foro, pues nos retiramos, estuvimos un tiempo ahí (lo que era la antigua Cámara de Alajuela participa un tiempo en el Foro), hoy estamos divorciados, totalmente divorciados es el nombre que se le puede dar a esto.

¿Por qué nos divorciamos? Bueno, porque no es lo mismo dar servicio de transporte público en una zona urbana que en una zona rural, aquí vuelvo a insistir en esto, nosotros venimos peleando que se tomen en cuenta las cosas fuera del Área Metropolitana. Aquí el transporte público, la política ha sido dirigida a un solo lugar, que es el Área Metropolitana, y no se toma en cuenta el área rural: las condiciones, la cantidad de gente que se mueve (aquí hay rutas que mueven 150 mil personas al día, en la zona rural hay rutas que mueven 600 personas al día, y hay que utilizar un autobús que tiene el mismo costo, el chofer tiene el mismo salario, el bus tiene la misma vida útil...)

Cámara No. 2.2: Más costo de producción.

Cámara No. 2.1: Todo. Tiene un montón de cosas: las llantas duran menos, el combustible se gasta más (por las condiciones de topografía). Entonces, el transporte público ha sido visto como solamente el Área Metropolitana, como le decía antes, en Guanacaste y en San Carlos hay rutas donde las condiciones son pésimas, donde más bien lo que se deba hacer es premiar a ese señor que está dando servicio ahí, porque es un servicio social lo que está dando a la comunidad, esa persona lo que está es, con uñas y con los dientes, ahí viendo a ver cómo hace para dar un servicio, cómo medio cumple, cómo le da el servicio a la comunidad, que sin ese autobús no tienen cómo salir.

Entonces, nosotros como asociación lo que queremos es que las autoridades vuelvan la vista a esas zonas, que se den cuenta las condiciones de esa gente. Dar un servicio en una zona rural es muchísimo más caro que en una zona urbana.

Sherilyn: ¿Y en ese momento cómo lograron trabajar como bloque entonces, en ese momento no estaba el divorcio? O fue ahí donde se...

Cámara No. 2.1: Yo creo que ya veníamos divorciados de ahí. No, en ese momento, es que yo no me acuerdo cómo pasó eso.

Cámara No. 2.2: No, en realidad yo creo que a todos nos agarró... o la negociación que la estuvieron en ese momento, no dimensionaron las consecuencias reales, hasta que se tuvo ya encima la ley, me parece que por ahí estuvo el asunto; no se le dio la importancia del caso. Yo sí creo que hubo una deficiencia ahí del gremio, una debilidad en subestimar el alcance del proyecto a mediano y largo plazo, hasta que lo tuvo encima.

Sherilyn: Ah bueno, ya ahora unas preguntas respecto a la estructura en la asociación o la cámara ¿se realizan reuniones periódicamente? ¿Cómo se eligen sus representantes?

Cámara No. 2.2: Bueno, está regida bajo la ley de asociaciones, en primera instancia, bajo ese término está representada por una junta directiva, o administrada por una junta directiva, que se elige a través de asamblea general ordinaria una vez al año. Está compuesta por el presidente, el vicepresidente, secretario, tesorero, dos fiscales y tres vocales, básicamente.

Plazo social no lo tengo presente ahorita. Las asambleas ordinarias son anuales, está regida por una serie de estatutos dependiendo de las condiciones, la representación está limitada a cierto punto. Y organizacionalmente ahorita cuenta con ese consejo administrativo que básicamente es: la junta directiva, un director ejecutivo y un secretario. Esa sería la estructura organizacional.

Sherilyn: ¿Y tienen espacios físicos, personal administrativo?

Cámara No. 2.2: Sí, cuenta con un espacio físico el cual pertenece a una sociedad, que a su vez la cámara es propietaria de esa sociedad. Nosotros tenemos por costumbre reunirnos al menos una vez por semana y la convocatoria es general. Algo que nos ha caracterizado a nosotros, creo, a diferencia de otras cámaras es casualmente la democratización que tenemos, la representación y voz y voto dentro de esa asamblea es uno por empresa, indiferentemente del tamaño que tenga cada una de esas empresas, aunque el aporte económico sí va en función del tamaño de las empresas, la toma de decisión se hace en conjunto. Eso ha permitido que no se concentre el poder ni para un lado ni para el otro, ni para los intereses de unos o de otros, que normalmente son diferentes en función del tamaño de las empresas.

Sherilyn: Bueno, retomando la anterior tema, quería saber ¿ustedes en algún momento convocaron a alguna huelga o algo, se vieron imposibilitados por este tema de la Ley 7600? ¿El Concejo no los acosó de que les iba a sacar los buses de circulación o algo parecido?

Cámara No. 2.2: Bueno, yo la verdad ahí no recuerdo, para serte sincero, que se llegara o en algún momento a nivel de gremio, se pensara en tomar medida de ese extremo. Siempre se trató de hacer por la vía técnica, como te decía...

[INTERRUMPEN]

Sherilyn: ¿Tienen acceso a recursos tecnológicos, mencionaba algo de asesores?

Cámara No. 2.1: Sí.

Cámara No. 2.2: Sí, cómo no. En las diferentes áreas: legales, técnicas; se cuenta con asesores de planta y externos. Recursos tecnológicos también, se cuenta, recordemos que la cámara lo que hace es agremiar, por sí sola no hace, lo que marca, más bien, es tratar de compartir y llevar a la cámara conocimientos y exposiciones de técnicos y profesionales sobre las nuevas tendencias de tecnología que existen para efectos de control, etcétera; y se lleven a cabo en una de sus empresas. Pretendiendo lograr mejores precios y mejores condiciones de negociación. Eso hace que el comercio, los proveedores de diferentes, no solo la parte tecnológica, sino en la de suministros de la actividad y todo, pues muestren mucho interés y mejoren condiciones de precio a través de la cámara. Entonces la cámara lo que hace es trasladar esa información, estar capacitando, etcétera; para que esos recursos lleguen a las empresas.

Sherilyn: ¿En qué momento se fundó la cámara? ¿En qué año o cómo surgió?

Cámara No. 2.1: La cámara creo que estaba desde 1980, creo, me parece.

Cámara No. 2.2: Sí, todavía estábamos muy chiquitillos nosotros.

Anexo 10

Código: Cámara No.3.1

Técnica: Entrevista semiestructurada grupal.

Posición estructural: Secretario y Socio de la Cámara

Fecha: 9 de octubre de 2012.

Lugar: San José, Costa Rica.

Sherilyn: Bueno [...], lo que a mí me interesa conocer, así en rasgos muy amplios es ¿qué fue lo que sucedió a partir del 2003, en el que se venció el plazo para adaptarse los buses? ¿qué hicieron las cámaras del 2003 al 2010, tanto lo que hicieron en términos de la Asamblea Legislativa, si fueron a hablar en el Concejo de Transporte Público, Concejo Nacional de Rehabilitación, medios de comunicación...?

Cámara No.3.1: Sí, se habló con todos los que usted citó, fue un proceso largo y duro de diálogo, porque cuando la ley se promulgó en el año 1996, en la cámara había otra junta directiva y era otra gente, y la ley pues pasó y en su momento no le dieron la importancia del caso; y nadie le dio importancia, es más, de hecho, a estas alturas el único sector que va cumpliendo con las reformas somos nosotros, las municipalidades, a mí me gustaría ver en su tesis ¿por qué a las municipalidades no les exigen y no cumplen? ¿por qué el MOPT no tiene una sola parada adaptada en este país para la Ley 7600?

El mismo gobierno, la Asamblea Legislativa, los diputados promulgan una ley y, claro, el sector nuestro es muy vulnerable y es muy fácil de, para nosotros es muy fácil. Como que el hilo o la balanza se inclinó hacia el sector de transporte público, claro, como te digo, era lo más fácil, y a quién echarle una culpa, o había que buscar a un chivo expiatorio, de que se hizo la ley y pasaron 10 años y nadie hizo nada así, pero le tocaba a los empresarios. Nosotros simplemente era adaptar las unidades, por un lado, y por otro lado cuando empezamos a estudiar la ley no estaba claro cuánto era, si era un 5 por ciento, un 3 por ciento de la flota, si era un 10 por ciento, unos interpretaban que era el 100 por ciento, otros interpretaban que era un 10 por ciento; no estaba claro.

Entonces hubo un grupo de diputados y de una corriente muy fuerte, y que hoy, pues, yo diría que tienen en apuros al país y, sobre todo al usuario, porque le encarecieron mucho el costo.

Sherilyn: Y don [...], no recuerda usted quiénes fueron los que estuvieron de ese lado

Cámara No.3.1: La que más recuerdo que opuso resistencia es la ex diputada del PAC, Lesbia Villalobos, esa señora, nosotros quisimos, es sumamente extraño que una ley que tiene que ver con (la Ley 7600) que tiene que ver directamente con la igualdad de las personas con algún tipo de minusvalía o de discapacidad, que en esa ley le introduzcan a usted algo que es de ley de tránsito: la vida útil de un bus ¿Cómo la agarraron y la metieron ahí y la mezclaron? Y entonces, por Ley 7600, yo tengo que cumplir con la vida útil de un bus donde eso tiene que estar regulado en otra ley, pero bueno, así funcionamos en este país.

Entonces se les ocurrió bajar 5 años. Los buses siempre en Costa Rica, un país tercermundista, un país ya ni en vías de desarrollo (porque todo el mundo habla que estamos en vías de desarrollo pero yo le puedo demostrar fácil que no estamos ni en vías de desarrollo, somos un país de cuarto mundo, tal vez con más tendencia a estar más cerca del quinto mundo), pero yo no veo el segundo mundo a la vista, si ustedes lo ven y me lo dicen tal vez me convenza, pero yo más bien veo que en lugar de ir hacia adelante el país va hacia atrás: temas de corrupción, temas de política, los políticos, en fin, las noticias que todos los días vemos. Las encuestas de las distintas empresas encuestadoras para las distintas televisoras, los distintos medios de prensa escrita, usted ve la desilusión del costarricense, el popularímetro de los políticos como a estas alturas está bien mal y bien por debajo de lo usual en los gobiernos a estas alturas.

Entonces la ley esta, y esta señora, Lesbia Villalobos, con otro grupos de diputados, pero la que lideró fue ella y desgraciadamente no entendieron razones. Un país como España, por ejemplo, que esa ley la tienen desde hace 30, 35 años, y España acaso va por 35 por ciento de la flota, y a nosotros en 8 años nos hicieron meter el 100 por ciento de la flota. Ok, y yo te pregunto ¿de qué nos sirve si todos los buses anden con rampa si las paradas no están adaptadas? Es igual que nada.

Usted ve en nuestros buses que la gente tiene que, que la señora... porque dentro de los cursos de capacitación que recibieron todos los choferes para, ya, la entrada en vigencia de la reforma que se hizo en el 2006, tuvimos que entrar en un convenio con la Caja de Seguro Social, y por medio de la Caja nos enviaban una persona del Concejo Nacional de Rehabilitación, que es el ente rector en esa materia. Y entonces, en esta sala, aquí capacitábamos choferes de treinta en treinta, y cómo un chofer no puede tocar la silla de ruedas, el chofer lo único que tiene que hacer es, con el chunchito eléctrico de la rampa o darle manigueta si es manual, mecánica; pero él no puede tocar la silla de ruedas ¿por qué? porque según la ley eso no se puede, porque ya lo estaría usted discriminando. O sea, si el parapléjico en la silla soy yo y vos andás conmigo, la única que me puede manipular la silla sos vos, y si yo estoy ahí y no me puedo mover, la que tiene que manipular la silla sos vos, la persona que anda conmigo.

¿Alexander?

Alexander que es el chofer no puede tocar la silla de ruedas, se le cae la silla de ruedas, se le cae el señor y se le mete en un broncón. Entonces ese tipo de cosas, de capacitaciones, hicimos convenios grandes y esfuerzos muy grandes para capacitar a la mayoría de los choferes, por un lado, y por otro lado, o sea, fue un año muy duro, entre el 2006, porque en el 2007 se vencía las concesiones, y había renovación de concesiones. Entonces el Concejo de Transporte Público nos exigió capacitación en todos los choferes a nivel nacional para poder renovar la concesión o el permiso para las empresas que son permisionarias, entonces fue un paso muy duro y sin embargo el sector empresarial de transporte público hemos cumplido y vamos cumpliendo a cabalidad el cronograma que se hizo en la ley.

Sherilyn: Don[...], perdón, para tener como un orden me gustaría que me dijera su nombre (para que quede en la grabación), cuál es el rol que usted ha tenido en la cámara, desde qué año ha estado usted involucrado en esto...

Cámara No.3.1: Bueno, sí, mi nombre es [...] yo soy secretario en la junta directiva de la Cámara [...]y también director ejecutivo de la cámara. Como secretario me tocó que formar parte de la comisión que le tocó que hacerle frente a esta problemática, entonces, sí recuerdo que visitamos, yo no sé cuántas veces en el año 2005-2006, no sé cuántas veces visitamos la Asamblea Legislativa porque hubo cambios de diputados, estuvimos hablando con los que venían del gobierno de don Abel Pacheco, pero en eso entraron nuevamente los del 2006-2010 que fueron los de Óscar Arias; pero propiamente eso se negoció duro con los de ambos gobiernos.

Entonces fue una lucha muy dura porque las organizaciones que vigilan el cumplimiento de la Ley 7600, en defensa de todas las personas de este sector, ellos en algún momento, hasta con ellos tuvimos que sentarnos a negociar fuerte porque ellos pensaban que nosotros no queríamos, y en realidad no es eso, sino lo que uno analiza es que para hacer este tipo de leyes veamos qué está pasando en el mundo, no nos podemos aislar y ser una isla. Entonces qué estaba pasando en el resto del mundo, entonces investigamos, y en los países de primer mundo, si usted me consigue aquí ahorita uno que tenga la flota de transporte público adaptada al 100 por ciento a como está la Ley 7600 de Costa Rica, le regalo lo que me pida, le regalo lo que me pida porque países de primer mundo no llega ni al 60 por ciento de la flota de buses adaptada. Que tienen otras condiciones de paradas, que no sé, España por ejemplo yo vi muchos buses de esos que tiene como una, los buses en un lado tienen unas bolsas de aire, entonces cuando el bus llega a las paradas las bolsas se desinflan, el bus se baja y queda a la altura, entonces la gente pasa, ya cuando el bus se va a ir vuelve a nivelar, y se va; son tecnologías y es otro mundo.

Aquí: no, no, no, usted métale rampas al 100 por ciento de los buses ¿y por qué al 100 por ciento? ¿Bajo qué criterio técnico? ¿El costo? Por aquí vi algo de costos económicos, los costos económicos se le incrementaron alrededor de 10 mil dólares por bus con rampa: el costo de la rampa, el proceso de adaptación; porque si ya el bus viene de fábrica con la rampa es distinto, vale los 10 mil dólares más, o sea, si a mí

me piden que el bus traiga tres rampas, y cuesta 30 mil dólares más, a mí no me interesa, yo lo compro y todo, encarecer nada más la tarifa, pero ¿quién la paga? Los que usan bus, todos lo que usan bus esos son los que pagan esos costos económicos ¿por qué? Porque el servicio público en Costa Rica, tienen que recordar ustedes, que es un servicio al costo, entonces el costo que se le carga al servicio lo paga el usuario.

Entonces, desde ese punto de vista, el costo que se cargó al usuario fue importante, las tarifas se vieron incrementadas desde el momento en que ARESEP, en el modelo, reconoce el nuevo valor de los buses, de los buses nuevos con rampa, porque los buses viejos adaptados, a estas alturas, no nos los han reconocido, eso prácticamente lo perdió el sector empresarial, pero bueno, qué se le va a hacer, todo sea porque las personas que tienen este tipo de minusvalía en realidad puedan disfrutar de los buses. Pero los estudios y los análisis que tenemos en todas las empresas, y me hubiera gustado que hubieran estado ayer acá, donde teníamos un grupo de treinta empresarios de Guanacaste, estaba el Concejo de Transporte Público aquí, en pleno (viceministro de transportes, la viceministra del MINAET); y como todos ellos les reclamaban la Ley 7600: nos obligan a poner rampas a todos los buses, y vean (y le sacaron fotos) vea las calles, vea el barrial, vea el bus pegado en una parada allá en Guanacaste, porque no tienen ni lastre, y son huecos, y pegaderos, y un chapulín sacándolo, y ustedes nos exigen a que el 100 por ciento de los buses.

Y yo, los buses de mi empresa, en promedio, tengo que darles un mantenimiento de los 97-100 mil colones por mes a las rampas ¿y cuánto se usa? No se utiliza ni un 0.5 por ciento de los viajes que hace el bus en el día o en el mes. Bueno, pero al final de cuentas eso para nosotros no es importante, porque es un costo económico que lo está cargando el usuario ¿usted viaja en bus? Usted lo está pagando; así de fácil ¿usted usa bus? Usted lo está pagando. Sigam metiéndole cosas, no hay problema, el usuario paga ¿Por qué? Porque así lo decidió el pueblo ¿Por qué así lo decidió el pueblo? Porque así lo decidió la Asamblea Legislativa con los representantes que pusimos ahí, que tal vez no fueron los mejores y no entendieron. Porque yo no sé hasta dónde puede entender bien una señora que es doctora o que es odontóloga de transporte público, en materia de buses, pero bueno. Yo una vez se lo dije a doña Lesbia: yo creo que usted como diputado sigue siendo muy buena odontóloga, con todo el respecto que se merece. No le gustó, pero sí es un problema con las leyes que se ejecutan, porque muy bonita ahí en una Asamblea Legislativa donde hay oficina con aire acondicionado y algunas están alfombradas, muy bonita y todo, desde ahí, sentarse a soñar cosas; y otra cosa es ya verlas realmente en el campo, en la práctica.

Sherilyn: Don [...], hubo una serie de proyectos de ley para tratar de solventar esa problemática. No sé si usted me podría decir, si recuerda ¿cuál fue la postura de la cámara, por ejemplo, en la ampliación de 3 años (en un inicio se planteó que fuera solamente 3 años para cumplir la ley, el transitorio VI), luego que la concesión de transporte nada más contarán con 8 por ciento de la flota adaptada, luego otra fue la prórroga que fue lo que se convirtió en ley, y la ampliación de la vida útil también en algún momento se planteó...?

Cámara No.3.1: Todo esos puntos que me estas tocando efectivamente fueron distintas posiciones y fueron distintos argumentos que en algún momento distintos diputados, ante la acción y la gestión de la cámara y del Foro Nacional de Transporte (que reúne el resto de las cámaras provinciales), en ese momento se vio la posibilidad de un transitorio que nos diera 3 años más, porque habían pasado 10 y no habíamos hecho nada. Lo que pasa era, al analizar un transitorio de 3 años, la imposibilidad material, o sea, el grupo fuerte que quería el 100 por ciento de la flota adaptada, en 3 años económicamente es imposible ¿por qué? yo no tengo problema, si usted me pide 2800 buses, 3000 buses, ya todos adaptados al 100 por ciento modelo 2013, yo se los pongo; pero vea ver usted cómo hace con ARESEP con las tarifas para pagar esos 3000 buses, el costo de eso ¿A dónde se va la tarifa? Que es lo que la gente cuesta que entienda que, repito, el servicio es al costo, entonces, el costo que se le agregue al servicio va a dar ahí a la olla esa donde están revueltos todos los costos e insumos, y eso finalmente incide en la tarifa.

Las empresas con concesión de transporte público, que cuenten con al menos un 8 por ciento de la flota adaptada, esa fue una posición, quedó escrito un 8 por ciento; había otra del 10 por ciento; había otra de un 30 por ciento.

Sherilyn: ¿Y esas posiciones se dieron en medio de las negociaciones con los diputados...?

Cámara No.3.1: Con todo mundo, se negoció con la Presidencia de la República, se negoció con los diputados, se negoció con el ministro de transportes; y con todos los asesores de ellos. Se tocó el tema con el Concejo Nacional de Rehabilitación, con todos, todos hablamos, hasta se involucró este otro (el que tiene que ver con los adultos mayores) hasta el CONAPAN tuvo que ver ahí; y no sé cuántas organizaciones de personas que representan a este sector de gente con algún tipo de minusvalía.

Entonces para todo mundo, en su momento, fue muy fácil decir, ahora todo mundo está callado pagando tarifas altas. Bueno, eso quisieron en su momento (yo no sé a dónde viajás vos ni cuánto te toca que pagar, y si la sentís alta o no) a pesar de que si yo le hago ahorita un esbozo en Latinoamérica, Costa Rica tiene el mejor transporte público, con todo lo malo y que usted quiera (buses sucios, choferes aquí, choferes allá) con todo lo que usted quiera, les puedo hacer un tourcito por Latinoamérica y, salvo los lugares donde tienen el metro y el tranvía y esas cosas, en esas partes nada más donde opera, porque el resto del sistema funciona igual o peor que nosotros. Nosotros no tenemos ningún metro, no tenemos ningún tren; pero el sistema de buses, en general a nivel nacional...

No sé, usted quiere irse ahorita para Malpaís, usted va a la terminal, y en una hora, dos horas coge un bus y en tres horas está allá. Ah no, que se le antojó irse para Cahuita, pues va a la otra parada y usted en dos, tres, cuatro horas está en el lugar que usted quiera, el pueblito más remoto de Costa Rica que usted quiera, hay un bus

que la va a llevar; entonces se valora más eso. La calidad del servicio ¿cómo hace uno para dar un buen servicio donde yo tengo, por parte del Concejo de Transporte Público, que cumplir de San Jerónimo de Moravia a San José 45 minutos, y en hora pico? Un bus dura hora y quince, hora y veinte, son políticas de gobierno, no son políticas de Estado, nosotros hemos insistido hasta la saciedad que se nos dé carriles especiales al transporte público, que se nos dé carriles exclusivos, con solo eso la población siente un cambio del cielo a la tierra; pero cuál es el problema, acá preferimos darles prioridad al auto particular (un auto lleva en promedio 1.2 personas, un bus lleva en promedio 60 personas) ¿Cuánto contamina un carro de gasolina? ¿Cuánto contamina un bus? Contamina más el carrito de gasolina que no se ve el chorrillo de humo, contamina más que el chorro grueso de humo, es más sucio el diesel, sí pero para la salud humana es más tóxico y más dañino el de la gasolina que no estás viendo y que estás respirando.

Pero la política aquí es: saquen los buses de la ciudad y dejen que todo mundo se meta en los carros. Totalmente el efecto contrario, como se lo dije a doña Lesbia más de una vez, el efecto contrario de cuál es la megatendencia en el mundo. Las megatendencias a nivel mundial ¿qué son? Más bien darle prioridad al transporte público y desincentivar el uso del carro particular, porque si yo tuviera ahorita un servicio de buses que en 20 minutos me traiga de mi casa aquí, yo para qué voy a traer carro (arriesgar que me lo roben, que me lo tachen, que me lo choquen, que me lo rayen, el costo) habiendo un sistema de transporte público moderno, integrado; que es lo que tenemos 10, 12, 15 años de estar luchando la actual administración de la cámara, porque desde la modernización se estaba hablando desde hace 30 años atrás, y no se ha podido lograr y se han ido logrando pequeñas cositas, como la Ley 7600, que fue un gran avance.

Nosotros como empresarios no nos quejamos, nos quejamos de los costos de mantenimiento, de las rampas que no se usan, porque ya le digo, en promedio andan en los 100 mil colones por mes ¿y si usted tiene 100 buses? ¿Cuánto es en mantenimiento de rampas por mes? Ese mantenimiento y esos gastos y esas facturas contablemente ¿a dónde cree usted que van a dar? A la ollita de allá y entonces vienen incluidos en la tarifa. Ese es el sistema, chicos hay que recordar que el sistema de transporte público, las rutas acá son del Estado no son de nosotros, entonces yo no pongo los buses que yo quiero en mi ruta, el Concejo de Transporte Público me hace un estudio y me dice: usted tiene que tener ahí tantos buses, con tantos horarios y cada tanto tiene que pasar un bus. Yo como empresario no defino eso ¿la tarifa? Yo no la pongo, la pone la ARESEP. Nosotros somos regulados, 100 por ciento regulados, yo no puedo quitarle o ponerle una llanta a un bus si no tengo el permiso del gobierno ¿por qué? porque es uno de los servicios que es regulado al igual que el servicio de agua, de luz, de teléfono. Entonces el transporte público cae en esa categoría, entonces es importante tal vez que ustedes tengan presente eso.

Y los buses empezaron a entrar buses con la prórroga de la adaptación de los buses, ya, a partir de ese momento todos los buses nuevos, en el momento que se aprobó

por parte de la Asamblea Legislativa, ya a partir de ese momento, todo lo nuevo que entra ya viene con las especificaciones o con la norma técnica. Porque hasta eso, fue una lucha muy grande porque querían hacer una norma técnica para buses solo para Costa Rica, por favor, si en el año Costa Rica cambia 300, 400 buses ¿usted le va a pedir a las fábricas en Brasil que paren su escala de planta y su planta en línea solo pa producir 300 buses porque van para Costa Rica, con una norma técnica especial para Costa Rica?

No, las fábricas del mundo nos dijeron: no señores, hay una norma técnica internacional y esa es en la que nos basamos para producir buses; para 300 buses, 400 buses que por año cambia Costa Rica yo no voy a cambiar mi línea de producción para hacer los buses para allá, están equivocados, no nos interesa venderles buses a Costa Rica, mejor díganles a esos señores que están allá en la Asamblea Legislativa que lo que tienen que incluir en la ley es la norma técnica internacional. Que es lo lógico.

Entonces, esa fue otra lucha dura, hacer entender a este tipo de gente, que no porque tenga la profesión que tengan, pero no entienden de transporte público, entonces eso fue una lucha muy dura, que la gente entendiera el daño que se le iba a hacer al país; y hoy lo estamos pagando ¿por qué? porque sí, los buses antes de 15 años, pero lo estás pagando en las tarifas, si los buses tuvieran 5 años más de vida, las tarifas fueran más bajas. Eso yo creo que la mayoría de gente no lo sabe y no lo entiende, y ni tienen por qué saberlo. Simple y sencillamente usted ve que le clavan el leñazo, es producto de todas estas políticas y, en efecto, usted ve estas leyes que tienen un sentido social y un espíritu muy loable, pero que en el fondo yo siento que Costa Rica no está para darse ciertos lujillos en distintos ámbitos del quehacer nacional; uno de ellos es eso.

Curiosamente en estos días, qué fue, en el año 2009 o 2010, que se vino la crisis fuerte en Estados Unidos, los buses allá tenían vida útil 20 años, y curiosamente con la crisis simplemente pasaron un decreto, una ley, donde ahora ya no son 20, por la situación financiera y la crisis del país, vamos a subirla a 25 años. Mientras allá la subían a 25, nosotros la bajamos a 15. Como te digo, yo no viajo en bus, afortunadamente, y yo no pago ese impuesto; ese es un impuesto impositivo y discriminatorio, porque lo pagan solo las personas más pobres que son las que usan el bus, y son cerca del 75 por ciento, 80 por ciento del país, y esos están pagando un impuesto. Todos los ricachones y todos los que usamos carro no estamos pagando eso, entonces es injusto, pero bueno, la situación es así, el país que tenemos, es el país en el que vivimos.

Nosotros como empresarios estábamos, y vamos a estar siempre de acuerdo con el gobierno y con la modernización, y si ahorita nos piden buses eléctricos o buses con motores de plasma del que tiene Franklin Chang ahí en Liberia, nosotros los vamos a poner, nosotros vamos a poner buses con motor de plasma, tenga plana seguridad, somos empresarios y la visión nuestra es el futuro, es modernizar y darle a este país

un mejor transporte, esa es la visión nuestra. Pero sí, con la ampliación de la vida útil de los buses, no fue ampliación más bien disminución.

Sherilyn: Y en el tema de la ley de transporte, no, de tránsito, en un inicio un proyecto intentaron ampliar la vida útil

Cámara No.3.1: Lo logramos, pero al entrar los diputados, hace dos años, el nuevo gobierno. O sea, yo estoy cansado porque yo tengo 5 años de estar trabajando en un proyecto de ley de tránsito, y ahí está pegada todavía en la Asamblea Legislativa. En el proyecto anterior que votaron, ahí habíamos logrado que volviera, se logró convencer a la gente lo importante que es para el ciudadano costarricense que la vida esté en 20 años. Para mí como empresario, a mí no me sirve, económicamente si yo lograra que la ARESEP me diera a mí 6 años de vida útil, mi negocio es 6 años, cada 6 años cambiarlos, pero la tarifa se dispara. Entonces, para nosotros como empresarios, si lo vemos desde el punto de vista de negocio, lo máximo son 4, 5 años, y cambiaría yo la flota completa; y créame que la mayoría de empresarios pensamos así, pero efectos costos, como el servicio es al costo, no lo podemos hacer porque le disparamos la tarifa al usuario.

Lo que se requiera al final de cuentas es darle un buen servicio al usuario, a la mejor tarifa y al precio más justo. Entonces, se debió considerar el aspecto técnico de lo importante que era volver la vida útil por lo menos a 20 años, ya te digo, Estados Unidos, más bien la subió (estaba en 20 y con la crisis la subió a 25), nosotros estamos en crisis, y estamos para tercero, cuarto mundo (vamos para atrás), y la bajamos.

Sherilyn: Y don [...] ¿por qué no incorporaron ese asunto, luego, ahora en este último proyecto?

Cámara No.3.1: No quisieron los diputados actuales, no hubo forma, hicimos hasta lo imposible y no hubo forma; y no tanto los diputados, sino los asesores. Usted me dijo que trabajaba en la Asamblea Legislativa, usted conoce, muchas veces, lo difícil que es convencer un asesor (y no sé si sos asesora o no; y no sé en qué temas), pero cuando uno lleva expertos, o sea, nosotros llevábamos expertos, vino gente de las fábricas en Brasil y les dijeron a los asesores en ese momento: mire señores, pasa esto, esto y esto. Se habló con INTECO, los técnicos de INTECO tienen una norma técnica. Entonces en la Asamblea Legislativa unos asesores quieren la norma INTECO; y otros son de que no, mejor la norma técnica internacional.

Y más bien el problema de leyes en Costa Rica está en los asesores, ni siquiera en los diputados, porque yo te voy a hacer sincero, Karla González en algún momento pasó la ley de tránsito (ésta que está vigente que es un fiasco), y Karla nunca la leyó, enterita, íntegra, yo creo que nunca la leyó; y no sé cuantos diputados que la votaron, te apuesto que nunca la leyeron íntegra, porque usted sabe cómo funcionamos, ahí es lo que diga el asesor, no tengo tiempo y él anda en sus cosas. Entonces, básicamente nos vamos mucho con los asesores, a nosotros nos toca más que trabajar con ustedes

los asesores, y hay asesores que sí son muy accesibles, pero hay otros que no sé, yo no sé qué les pasará, creen que por estar ahí en la Asamblea Legislativa, no sé, yo me imagino que ya agarraron el cielo con las manos, y no, no es eso; y tampoco es hacer leyes por hacer leyes, y tirar leyes por tirar leyes.

A mí me parece que el espíritu del legislador, en cualquier ley, siempre es buscar el bien de la mayoría ¿no? Mejorar, que el país mejore, que el país avance; pero aquí hacemos cada ley, y se aprueba cada ley que ¡válgame Dios! Y ahorita hay varios proyectos ahí en Asamblea Legislativa que perjudican enormemente el transporte público, aunque tengan otro nombre. Entonces nosotros llevamos un seguimiento diario de todo lo que está pasando en la Asamblea Legislativa, precisamente para que no nos pase con otra ley, que pasa y la aprueban y no nos damos cuenta, y que nos pase lo que nos pasó en 1996 con la Ley 7600.

Sherilyn: ¿Y asesores de qué tipo tienen?

Cámara No.3.1: ¿Nosotros?

Sherilyn: Sí

Cámara No.3.1: De todos. De todos los que usted quiera, y pal tema que usted quiera tenemos uno: lo que es tributario, Adrian Torrealba o el otro, Allan Saborío; son caros y cobran caro, sí, pero bueno, hay que tenerlo porque sale más caro una Ley 7600, que para mí el país no está para esa ley, sería fantástico. De las 14 mil, no sé si son 14 mil, 19 o 14 mil paradas oficiales que tiene autorizadas el Concejo de Transporte Público a nivel nacional, no conozco yo una sola que esté adaptada a la Ley 7600. Y cuando digo adaptada a la Ley 7600, es que el bus nada más llegue, baje la rampa y queda a nivel de que la persona, y la sube; yo no conozco una sola en esas condiciones, todas tienen alguna cosita que no cumple con lo que dice la Ley...

Sherilyn: Y don[...]¿qué pasó cuándo el Concejo les dijo: hasta aquí, voy a empezar a multar o voy a empezar a amonestar a los que no tengan los buses adaptados cuando ya se venció el plazo?

Cámara No.3.1: No, no, es que no, porque en su momento cuando se habló con el Concejo de Transporte Público nadie, recordáme tu nombre...

Sherilyn: Sherilyn

Cámara No.3.1: Sherilyn, ni el mismo Estado, ni la gente que estaba en el gobierno en ese momento estaban conscientes, ni tenían pendiente la gravedad de la situación en la que esta ley nos vino a meter a todos (Estado, instituciones públicas, empresa privada, usuarios, municipalidades, instituciones), o sea, a todos nos metió en un colcho, y se nos fue, y se nos fue. Fue cuando la prensa volvió a poner (no sé si en el año 1994, 95), que la prensa volvió a poner (perdón, en el 2004, 2005) que la prensa volvió a poner el tema sobre la mesa, es que dijimos: hígole, aquí está pasando algo, qué torta, esta ley fue y se vence en el 2006, y estamos en el 2005, y ¿cómo vamos a

hacer en un año, en 11 meses, en 9 meses para cumplir? La agarramos y la vimos. Imposible.

El primer argumento es: bueno, con los asesores legales, esta ley ¿qué? Bueno, no, nadie está obligado a cumplir o hacer lo que es imposible. Entonces, ya por ahí fue donde empezamos a ver las distintas aristas, a ver los distintos panoramas y escenarios que se nos presentaban, y entonces por ahí se fueron montando estrategias en donde empezamos con una labor exhaustiva y ardua con todos los ámbitos, desde el presidente de la República, hasta, no sé, hasta el barrendero de la Asamblea Legislativa. Porque hablamos con Raimundo y medio mundo de lo importante que era eso, y por dicha nos sentimos orgullosos de que el sector está al día ¿por qué estamos al día? Bueno, porque ahora en diciembre de este año el 70 por ciento de la flota de cada empresa tiene que estar adaptada; no conozco yo que el Concejo de Transporte Público esté sancionando ahorita alguna empresa porque no está cumpliendo ¿por qué? Porque es muy sencillo, nuevamente, somos muy fáciles de apretar, somos tan fáciles y tan frágiles ¿por qué? Porque tenemos que ir dos veces al año a RITEVE.

Entonces el Concejo de Transporte Público, en la hojita de RITEVE, todos los diciembres, yo tengo que demostrarle que, digamos, el Concejo de Transporte Público te tiene autorizado a vos una flota óptima de 50 buses, entonces de esos 50 usted para este diciembre tiene que tener el 70 por ciento, o sea, 35 buses tienen que tener rampa. Entonces ¿qué tengo que hacer yo? Con las revisiones técnicas al día, certificadas por RITEVE, las llevo donde un abogado, el abogado las ve, las agarra, las analiza, son auténticas, las certifica, saca unas copias y con eso hacemos un escrito y se lo presentamos antes del 15 de diciembre al Concejo de Transporte Público, todas las empresas, de que estoy cumpliendo con la Ley 7600. Esa es la forma cómo el Concejo de Transporte Público nos controla, entonces no hay escapatoria, no hay quite por ahí.

¿Qué más, a ver? Decíme qué más te interesa.

Sherilyn: Quería saber ¿cómo fue la discusión en el Concejo Nacional de Rehabilitación? Porque tengo entendido que hubo una negociación, como para trabajar en algún tipo de proyecto paralelo para presentar en la Asamblea en ese momento. No sé si usted recuerda.

Cámara No.3.1: Es que hubo muchas propuestas, hubo muchas propuestas, no recuerdo ahorita, pero hubo muchas, así con exactitud, pero sí sé que hubo muchas propuestas. Como te decía, y alguna de esas es la que usted me trae, aquí ahorita, planteada. No, no, no jamás les podemos dar, ya esa gente, no, no, no había gente muy radical; y qué difícil cuando vos vas a una negociación y te tienen a una persona en silla de ruedas sin piernas, o sea, la sensibilidad social, qué difícil ¿y por qué este proyecto se fue tal y como está? Porque a los diputados les llevaban personas así, un diputado se quedaba viendo ahí una chiquita parapléjica en una silla, rarísimo, “y miré,

y no tienen plata y tienen que viajar en transporte público y los buses no la jalaran porque no tienen rampa”. “Ah sí, no, no, no, esto es más bien cuál 20, cuál 30 y cuál 8; a mí me parece que eso a todos los buses”. Y ahí se van, pero doña Lesbia que era la que presidía en ese momento la comisión que tenía que ver el asunto este.

Entonces cuando te ponen ese tipo de casos y te llevan ese tipo, y organizaciones donde están los familiares y está la gente ahí en sillas de ruedas, y muletas, y sin piernas; claro, eso tiene un efecto. Pero yo a toda esa gente no la veo ahorita usando las rampas en los buses que están; y si usted habla con ellos, yo no sé si ha hablado con ellos y qué le dicen, porque yo hablo con ellos, yo me encuentro con algunas organizaciones (en ARESEP o en el mismo Concejo, o la misma gente que viaja en los buses, los poquitos que logran viajar): viajamos porque no nos queda de más, dicen, tenemos el problema que las paradas, las aceras. En todas las paradas de buses que tienen acera, tenemos un problema, que les ponen un *mupi* y está bloqueando el paso, violando directamente la ley, pero, bueno, eso es un negociazo muy grande que tienen alguien ahí con los *mupis* y la publicidad, y no voy a decir el nombre porque no conviene, pero ahí hay un negocio muy grande entonces se está violando la Ley 7600 pero ¿qué hacen las organizaciones? ¿qué hace el Concejo Nacional, como rector, para que eso no se dé?

Ah, pero una rampa no sirve, y entonces usted ve que sí cinco, diez, quince, veinte usuarios mandan una queja contra esa empresa porque un bus pasó y la rampa no le funcionó en determinado momento, entonces usted ve el montón de quejas en la Contraloría de Servicios de la empresa, en la Contraloría de Servicios de la Defensoría de los Habitantes, en la Contraloría de Servicios en la ARESEP y en la Contraloría de Servicios del MOPT; porque una rampa en determinado momento no le funcionó, entonces caen lluvias de denuncias porque “X” bus de esa empresa no... Resulta que a los cinco, seis, ocho minutos pasó otro bus y ese sí traía rampa, y ese sí la alzó y se llevó a la persona; pero ya hubo una discriminación porque la persona no tenía por qué esperar ocho, diez minutos, era en el bus cuando ella hizo así. No tiene que haber ningún tipo de diferenciación con una persona, entre comilla, “normal” (digo normal porque yo soy discapacitado, en este momento no te veo, me quité los anteojos y no te veo... ¿vos te pasa lo mismo? Sé que estás ahí, pero quitarme los anteojos, ya no te veo los ojos; entonces tengo una discapacidad y tengo que ponerme... ahora sí, ya te veo).

Entonces, la ley es clara, este tipo de personas con algún tipo de discapacidad no quieren ningún tipo de diferenciación, ellos quieren que sea una igualdad total, o sea, que si yo tengo esta, o una señora, se dio el caso también, en algún momento, una discusión muy fuerte, las señoras que son muy gordas y son bajitas, y por el peso no les da, a pesar de que el bus cumple con la medida de la norma técnica internacional la altura de la grada, la señora gordita, por el peso y el tamaño de ella, no le da el ángulo para subir la grada. Ese tipo de gente, lo tuvimos muy serio, reclamando duro, y entonces en algún momento nosotros pedimos algunos buses, a las fábricas aquí de Costa Rica, hicimos una prueba como con diez buses, que les pusieran las medidas

que decía INTECO y las medidas de Costa Rica, y esos buses, las gradas de atrás y las de adelante, en toda la acera donde daba las vueltas, las pegaban y todas andaban arrancadas, entonces ¿qué se tuvo que hacer? Volverla a la norma técnica internacional (ahorita no recuerdo el dato no sé si es .42 desde el suelo, desde el piso; .42 centímetros, o 420 milímetros, creo que por ahí es lo que dice la norma técnica: son 42 centímetros). La grada que usted haga más bajito de eso, le va a andar pegando en piedras, en huecos, depende de la carretera, o sino, en San José, en las aceras.

Entonces, tuvimos que afrontar todo ese tipo de problemas y hacerle ver a la gente: si usted quiere todos los buses con gradas bajitas, eso ponemos, para que todas las señoras gorditas se suban, pero van a andar entonces los buses con las gradas, así, todas deformadas y con picos y con carajadas, y se va a arriesgar, porque no vamos a dar a basto, cada vez que den la vuelta en algún lado la van a pegar y las van a despedazar. Entonces sacas fotos, sacas videos, llevar: venga, vamos con nosotros, venga, vea, móntese en un bus y... tome ¿vivo? ¿se convenció? “Ah sí, sí, sí tiene razón, sí, no. Vamos a tener que corregir”. Entonces se tomaba nota. Todos esos pasos los hicimos, fue un proceso largo, fue un proceso duro, fue un proceso engorroso, y al final yo siento que sí, siento que ganó el país con la Ley 7600, siento que el país ganó mucho, porque creo que somos el primer país en el mundo que tiene una ley de este tipo; aunque no se cumpla. La tenemos, pero es igual como si no la tuviéramos.

Como yo digo siempre con el conocimiento, uno puede tener mucho conocimiento, si no lo aplica y no lo pone en práctica, es como si no lo tuviera. Entonces, yo siento que con la Ley 7600, en Costa Rica, nos ocurre lo mismo, tenemos la mejor ley del mundo, pero no se cumple, y sobre todo desde el punto de vista del sector público (municipalidades y MOPT) que son los llamados a velar porque se cumpla, no se cumplen con las aceras, los edificios, las paradas; de nada sirve que el 100 por ciento de la flota, repito, tenga las mal llamadas rampas (porque en realidad son elevadores, rampa es otra cosa, usted ve la definición de rampa es una cosa que pone aquí y que baja, y eso en realidad son elevadores mecánicos, semiautomáticos o automáticos o electrónico).

Pero vamos, ahora en el 2014, vamos a quedar con el 100 por ciento de la flota, ya todo el 100 por ciento de los buses que circulen en el país en rutas normales de transporte público todos van a tener rampa ¿cuándo las instituciones de discapacitados van a exigirle al gobierno que cumpla con aceras, con las paradas, y eso? No sé, porque ellos nos exigen a nosotros que el bus tenga la rampa, pero no exigen que... Yo en Platanares conozco el caso, subiendo de Parasito hacia Platanares, una cuesta, ahí el bus para sacar la rampa tiene que orillarse completamente al lado izquierdo, y al orillarse al lado izquierdo queda inclinadito hacia acá y ya la rampa queda en el aire, y queda una grada para que caiga, y donde cae el otro cae en el caño que es un poso. Ahí tiraron un día a un señor, que yo lo vi, y a donde cayó, la silla dio vueltas y, no sé cómo, dio vuelta, así, en canela, y cayó acostado en un charco, y ahí quedó hundido

¿y qué hizo el chofer? Él se fue, y yo en el carrillo me fui “yo no hice nada, por qué voy a hacer yo, no me voy a comer esa bronca, es prohibido tocar una persona de esas por la ley”. Me dice ¿y por qué? bueno porque esas son las cosas que los diputados y los asesores no ven y no entienden en la Asamblea Legislativa.

¿Por qué? porque el bus baja la rampa y ella saca, no están las paradas adaptadas, entonces ¿dónde dejamos la gente? Bajar y subir a una persona en promedio se duran 9 minutos, 7 minutos cuando menos, entonces un bus que se le monta una persona para abajo y una persona para arriba en una carrera, es un bus que ya, dentro del tiempo normal, va con 14 minutos en promedio de retraso. Todo eso se vio, todos esos detalles se vieron, se analizaron, se dijeron; propusimos que cada empresa tuviera carros especiales adaptados con servicio gratuito ¿usted ocupa uno? Se lo manda. “Ah, lléveme al Parque Nacional de Diversiones y me deja allá y me viene a recoger a las 3 de la tarde”. “Claro, con mucho gusto”. “Que, quiero ir al cine”, lo agarran y lo llevan al cine y lo traen con mucho gusto. “Que, quiero...”, lo que se le antoje.

Las empresas estuvimos dispuestas a ofrecer las unidades que fueran necesarias para cada ruta, para cada empresa, para dar un servicio así, eso es desigualdad, eso es ¿cómo se llama? Discriminación. Entonces, por todo lado quisimos ofrecer y favorecer, para favorecer a esas minorías y no perjudicar las mayorías. Porque usted viera cuando uno, bueno yo desde que tengo 9 años manejo bus, pero cuando uno va en un bus y hay en una parada alguien...

Buenos días [...]¿cómo estás?

[...] es un socio de la cámara, la empresa COOPETRANSASI de Sabanilla de Alajuela.

Aquí estamos atendiendo a esta gente de la Universidad, si querés dar algún aporte con respecto a la Ley 7600 ¿ah?

Cámara No.3.2: No, este...

Cámara No.3.1: Hicimos hasta lo imposible ¿verdad?

Cámara No.3.2: Sí, hemos hecho.

Cámara No.3.1: Hemos hecho, pero, bueno.

Cámara No.3.2: A pesar de que en realidad el gobierno habla, y todo el mundo habla y habla, pero no hacen nada, las mismas instituciones [NO SE ENTIENDE LO QUE DICE] pero en realidad, a final de cuentas la esencia de la ley, que es dar las facilidades, no se cumplen. Nosotros tenemos el 70 por ciento, en este momento, de buses con rampa, pero qué hace usted con las rampas si llega a las terminales y no hay, y en las terminales, oiga, estamos hablando de las propias terminales, menos en los puntos intermedios, cuando la gente necesita bajarse de camino.

Cámara No.3.1: Sí. No, en el momento que entraste yo le comentaba a ellos que yo conozco muchas historias de distintas zonas del país donde han ocurrido cosas que no debieron haber ocurrido con gente, pero ¿y qué hace el chofer? Acaso que es culpa del chofer que no haya una parada adaptada. No, es culpa de los diputados que en la Asamblea Legislativa aprobaron una ley, y uno la cumple ¿y usted qué hace? “prácticamente” (comillas) tirar la gente donde se tiene que bajar, y donde primero pueda. Si en la parada de los buses hay un gran hueco y la municipalidad o el MOPT no lo arregla, y la rampa tiene que quedar en el hueco, ahí se baja a la silla de ruedas, y ahí se traba, y ahí se quedan pegados y ahí se mojan, y ahí caen ¿qué hacemos?

Esa es la cruel realidad con esta ley.

Cámara No.3.2: Las municipalidades son las que yo siento que están más quedadas...

Cámara No.3.1: Las municipalidades son las más quedadas.

Cámara No.3.2: Como decía don[...], uno tiene que bajar al pasajero... en el caso de nosotros ¿no sé si conocen Alajuela? Bueno, donde está la FECOSA ¿cuánta cantidad de buses llegan ahí? Y ahí no hay condiciones mínimas, y hemos trabajado a nivel de la cámara, a nivel personal con la municipalidad ofreciéndoles, incluso, hacer nosotros algunas inversiones que son tal vez pocas, pero que pueden ayudar. Tan fácil como rampitas para gente, no sé si usted vio la rampa que habían hecho de la parte norte con malla y con unos huecos como así de grandes, que las mujeres no podían pasar ahí porque se les pegaba los tacones, menos una persona discapacitada, y así. Eso lo hacen para qué ¿qué sentido tiene hacer una cosa por hacerla?

Cámara No.3.1: Es que [...], la hacen sin tener la ley en la mano y ver las medidas que ahí dice y cuáles son las condiciones.

Cámara No.3.2: O nada más para que vean que hicieron una rampa, pero no tienen ninguna funcionalidad, a final de cuentas es un desperdicio de dinero. Ahí, por ejemplo, eso por ahí, uno baja los clientes ahí, y ahí tienen que jugársela como puedan. Yo vi en México, en las terminales en el metrobús, en las entradas una plaquita como así de grande, tan sencilla pero tan sencilla en Braille, que es nada más de poner un pedestal con la plaquita, y eso no cuesta nada hacerlo, y ponerle información para que los no videntes puedan orientarse también. Y son cosas que no cuestan, pero no se hace nada, muy difícil.

Igual, no se educó nunca al cliente, es el pleito con los asientos preferenciales, es un lío todos los días con los asientos preferenciales. Cuesta mucho porque la gente no lo respeta, nosotros en la parada terminal tenemos por política que suban primero las personas con discapacidad o señoras embarazadas para que de una vez ocupen los asientos y evitarnos ese problema; el problema es cuando viene, que vine parando, y eso pasa en todas las rutas, en absolutamente todas las rutas. Y otras veces lo que la gente hace es pegarle cuatro gritos al chofer, que porque no hay un espacio. Un día,

por cierto, nos pasó, y el bus tenía cámaras, entonces pudimos ver que efectivamente los asientos estaban ocupados y que el chofer pidió, pero la gente a veces también no colabora.

Sí, en ese sentido hay mucho todavía por hacer. Como aquí, la mayoría de leyes las hacen por hacerlas, pienso yo, y nos las ponen a la realidad del país. Esta es una ley, aquí lamentablemente, bueno, más bien dichosamente, por ejemplo, no hay ¿cuántas personas, pregunto, con discapacidad de movilidad? Gracias a Dios aquí no hemos vivido guerras y ese tipo de cosas, que en otros países ha pasado eso; y piden el 100 por ciento de los autobuses con rampa, imagínese. A veces, en el caso de nosotros, que sepamos son tres clientes, y que a ellos, bueno, a veces cuando no teníamos tantas unidades, nos decían, vean voy a salir a tal hora, eso lo coordinaba para que el autobús fuera con rampa. Actualmente nosotros ya casi tenemos, nosotros somos más del 70 en este momento...

Cámara No.3.1: Nosotros en la ruta 43 de Moravia a Platanar, de San Jerónimo para arriba, tenemos detectadas nueve personas, pero bueno, yo soy de la creencia de que si el espíritu del legislador es beneficiar a una sola de esas, yo estoy de acuerdo como empresario, y estoy de seguro que si estuvieran todos sentados aquí alrededor te dirían lo mismo. Pero, no, a ese nivel, en donde lo que estábamos defendiendo no era, te repito, porque al final de cuentas para nosotros es transparente, para mí me da lo mismo que el bus sin rampa me cueste 75 mil, 80 mil dólares (bueno, ahorita no están a ese precio, pero en ese entonces andaban por ahí), o el de rampa que se vendía ya a 95 mil dólares ¿por qué? Porque simplemente le digo a ARESEP: no, aquí están mis facturas, compré tantos y invertí tantos, calcúlemelo en el modelo econométrico, méteme...y va en la tarifa.

Entonces, volvemos a caer en lo mismo, el tema de costos. Viendo aquí las preguntas de la estrategia ¿cuáles son las consideraciones para seleccionar a los representantes de la organización? Fue, en ese entonces, las comisiones, o en la cámara, las comisiones las formamos por aquellos empresarios que más conocen del tema y que están más interesados en ejercer trabajo e influencia en ese campo. Entonces, ahí no sé, ahí hay algunos que son abogados, otros somos administradores de empresas, otros son psicólogos; porque hoy la cámara está en manos de la segunda y tercera generación que ya hemos pasado por universidades, porque la mayoría de las empresas de transporte público a nivel nacional son empresas familiares que las fundó el abuelo, el bisabuelo, y ahí hemos venido de generación en generación.

Entonces a esta altura, en estos momentos, la mayoría de las empresas estamos ya no como soca tuercas como dijeron un montón de veces en la Asamblea Legislativa: usted que viene a hacer aquí, son un reguero de soca tuercas. Bueno, sí, ya no somos de esos, por dicha tuvimos la oportunidad, Dios nos dio la oportunidad y nuestros padres, de pasar por universidad y entender mejor la problemática del transporte. Entonces, básicamente es eso, se ven las personas más interesadas y más

especializadas en distintos temas, y trabajamos por comisiones, la cámara tiene cerca de 14 comisiones en donde se involucra...

Sherilyn: ¿Entonces fue una comisión de convocatoria abierta de la cámara a quienes estaban interesados?

Cámara No.3.1: Sí, sí, interesados, obviamente, pero que supieran y que conocieran del tema y que quisieran leer y estudiar y analizar, y sacar horas de horas, para irse días de días completos de ocho de la mañana a seis, siete, ocho de la noche a hacer *lobby* en la Asamblea Legislativa.

¿Cuáles son las razones que sustentan las posiciones de la organización o cámara?

Bueno, básicamente ya las hemos expuesto con amplitud. Básicamente cuestión de costos y, suena raro como que uno quiera defender en este sentido al usuario, pero básicamente fue eso, ilógico porque al principio nos obligaron a hacer inversiones caras y elevadas, pero al final todas las inversiones que hacemos las termina pagando el usuario, entonces para nosotros es transparente al final de cuentas ¿por qué? Te repito, servicios al costo. Entonces nos costó mucho, sí, que la ARESEP entendiera, y que nos reconociera el valor de la rampa; o ya los nuevos buses actualizarlos a partir del 2007, ya que todo lo que ingresaba esos buses..."pero ¿cómo es eso? ¿por qué si para un bus tenemos 90 mil dólares y por qué me está metiendo 100 mil". Eso es lo que cuesta, Ley 7600 papá, échele, va pal ante. " ¿pero, es que la tarifa, que vea? Dele pal ante.

Cámara No.3.2: Cuando se estuvo negociando la reforma de esta ley se plantearon muchos proyectos, por ejemplo, con la idea de tal vez no hacer inversiones tan altas y que tuvieran un mayor aprovechamiento, lo que pasa es que la gente esta...

Cámara No.3.1: del CONARE, el Concejo Nacional de Rehabilitación

Cámara No.3.2: Sí el Concejo Nacional de Rehabilitación

Cámara No.3.1:...y Enseñanza Especial ¿es?

Cámara No.3.2:... son muy cerrados, por decirlo de alguna manera, ellos no aceptaban otra cosa que no fuera eso. O sea, le podían haberse dado acciones diferentes, incluso, al país y a ellos mismos les hubiera salido más barato que se les diera el carro a cada persona que tiene problemas de movilidad, y poderse movilizar de una forma más...

Cámara No.3.1: No aceptaron porque hay discriminación

Cámara No.3.2: No, no aceptaron porque hay discriminación

Cámara No.3.1: Ya todo eso se los comenté. Ve, usted entrevista a cualquier empresario, y nos conocemos la novela, la historia, y el guion es el mismo; porque esta Ley 7600, como les decía yo a ellos, el sector de transporte público es el más fácil

de agarrar ¿por qué? porque somos 100 por ciento regulados, y había que buscar un chivo expiatorio a quien echarle la culpa de que el Estado no cumpliera, que el MOPT no cumpliera, que las municipalidades no cumplieran; y hay que echarle la culpa a alguien. Entonces ¿quién al final no hizo nada? Y la prensa, los grandes titulares “Empresarios 10 años y no adaptaron nada, ladrones...”

Cámara No.3.2: La viceministra, esa Viviana Martín, el primer día que empezó a laborar como viceministra, en el Paseo Colón ella haciendo operativos oficiales de tránsito por las rampas, ni siquiera sabía a qué iba, porque ni siquiera sabía. Ningún ridículo de esos, como un día se lo dije ¿usted no tiene nada más importante que hacer en la oficina?

Cámara No.3.1: Sí, yo recuerdo esa vez que le dijiste. Pero por eso te digo, pero fue un proceso...

Cámara No.3.2: Al final de cuentas es que se ha hecho una inversión grandísima, hemos hecho un montón, y no se está aprovechando...

Cámara No.3.1: Y la está pagando el usuario en tarifas caras.

Cámara No.3.2: Exactamente, y al final de cuentas...

Cámara No.3.1: El resumen es eso, si usted quiere que llamemos a la televisión y se lo digamos frente a las cámaras, se lo decimos, porque ese es el efecto de esa ley. Nos obligaron a hacer inversiones altas, y repetimos ¿vos como empresario, el espíritu de la ley cómo lo ves? Muy loable ¿no? Todos estamos de acuerdo, pero no en las condiciones en que se hizo.

Cámara No.3.2: Claro, con todo...

Cámara No.3.1: ¿por qué? porque nos obligaron a hacer inversiones, y por el modelo econométrico de tarifas que opera en Costa Rica, eso incide en la tarifa final que paga el usuario. Ahí es donde está la bronca.

¿Qué o cómo se determinó la posición que tendría la organización o cámara antela discusión de las reformas de la Ley 7600?

Ya eso ya lo re que te dije.

Sherilyn: Sí don[...], voy a hacerle un resumen porque ya me ha comentado mucho. Lo que le quería preguntar, ahora que dice don [...] sobre la viceministra ¿cómo fue la relación con los diputados, la viceministra, ministra de trasportes, en ese momento? ¿Había alguien que coincidiera con ustedes en las preocupaciones que tenían?

Cámara No.3.2: No.

Cámara No.3.1: Mirá, al principio ni la gente ni ellos sabían, ni entendían qué estaba pasando. Porque usted es nueva y la nombran como viceministra de transportes hoy y...

Cámara No.3.2: Ellos quieren quedar bien políticamente...

Cámara No.3.1: ...y usted no sabe la bomba que le va a estallar ahí, y a los días de que ingresan, estalla la bomba por la prensa; y entonces ni sabían de la ley, no la conocían. Entonces, a todos nos tomó por sorpresa.

Cámara No.3.2: Lo que pasa es que la posición de Karla, en ese momento la misma viceministra, fue látigo. Pero no más lo mismo, ni ellos estaban cumpliendo, ni sabían, ni estaban conscientes de la situación. ya recuerdo que hubo una reunión...

Cámara No.3.1: Acordare, a mí me quitaron seis placas de un solo tiro.

Cámara No.3.2: Por eso

Cámara No.3.1: Fueron seis buses que fui al...y le dije...inmediatamente un escrito con abogado y fui y lo presenté al Concejo de Transporte Público, y ya en el Concejo de Transporte Público: ustedes mismos me han quitado la placa de estos seis buses, son seis unidades que se necesitan rodando en la calle, ustedes les quitaron las placas por esto, esto y esto; y entonces, todas las quejas, yo le estoy diciendo a la gente, remítalos a la Contraloría de Transporte Público y que ellos le resuelvan, no es un problema mío, es un problema del Concejo de Transporte Público. En carreras devolviéndome las placas; y así a muchos empresarios ¿por qué? porque empezaron a actuar cumpliendo la ley, pero cuando se dieron cuenta las implicaciones que eso les iba a...se iban a quedar sin buses, porque a todos los buses había que quitarles la placa.

Cámara No.3.2: Sí, no, y no solo eso...

Cámara No.3.1: ¿Y el transporte público? ¿la gente qué?

Cámara No.3.2:...y el gobierno como tal no había hecho nada porque eso se cumpliera. Habían discusiones de cómo tenía que ser la rampa, de que una cosa otra

Cámara No.3.1: La norma INTECO, la norma internacional ¿cuál usamos?

Cámara No.3.2:... ni siquiera estamos de acuerdo. Y a lo último salió un documento que era una barrabasada porque se remitía a Brasil, por ejemplo, en ese momento que era donde más importábamos buses, y Brasil decía: ¿cómo vamos a hacer esto?

Cámara No.3.1: Lo que ya...

Cámara No.3.2: Pedían una puerta como de tres metros yo creo, unas tonteras. Por cierto que en una reunión con la viceministra, con Karla que estaba en ese momento

cuando era el pleito este de la ley, llegó el diputado de Heredia que era discapacitado, creo que era de la Unidad...

Sherilyn: Federico Vargas

Cámara No.3.2: Federico, y Karla era medio ponzoñosa

Cámara No.3.1: Karla estaba recién llegada como viceministra en el gobierno de Abel Pacheco

Cámara No.3.2: y llega y ya habíamos estado discutiendo, y la mujer estaba también, como sentada en que no, que aquí, que allá; y llega y nos llama a una reunión con Federico y yo no sé si ustedes saben de esta la oficina del viceministro ahí está en el segundo piso, y ese día llegaron de la oficina y no había nadie ¿y qué pasó con la reunión?

Cámara No.3.1: y no había cómo subir...

Cámara No.3.2: No había cómo subir con...

Cámara No.3.1: cómo subir a don Federico.

Cámara No.3.2: Y entonces la hicieron en una sala de sesiones abajo, ahí en una sala horrible, por cierto, y cuando entro yo: di Karla ¿qué le pasó? ¿por qué la reunión aquí hoy?

Cámara No.3.1: Cállate, dice, no cumplimos con la Ley 7600.

Cámara No.3.1: Sí, no, no, eso para y usted ve ahí los bancos, todavía hay muchos bancos que no están adaptados, los baños de los bancos o de las instituciones públicas, muchos hospitales, muchas clínicas. Todavía hay mucho que no está adaptado. Y si usted hace un análisis y un estudio, va a concluir: empresa privada es la que más cumple. Váyase a los supermercados de estas cadenas grandes, esos están más y mejor adaptados que cualquier institución o municipalidad, las municipalidades ¿cuántas municipalidades...

Sherilyn: ¿Se realizó algún campo pagado? que usted me habló, que los medios de comunicación también habían hablado con ellos.

Cámara No.3.1: Mirá, no realizamos así como campo pagado no porque en ese momento la prensa, era la noticia y era el bum de que no se cumple: el gobierno no cumple, el MOPT no cumple, las municipalidades no cumplen, empresarios no cumplen; entonces era un bum. Entonces lo que uno hacía era aprovechar y daba conferencias o dar simplemente entrevistas de cuál era la posición, cuál era el avance (que unos decían que el 8 por ciento, que otros que el 10; que no, que en 3 años, que no, que en un año, que no, que en 10 años, que no, que en 5 años. Todo eso se vio y se canalizó atendiendo a la prensa escrita, a la prensa radial y a la prensa televisiva.

Sherilyn: ¿Y participaron en una conferencia con la viceministra?

Cámara No.3.1: Sí, sí se hicieron. Sí se hizo varias veces, una o dos veces se fue a ese programa mañanero de Canal 7, Canal 6 también, yo recuerdo que fui a entrevistas, así, a las 6 de la mañana, que hacían una entrevista: mire, y qué va a pasar ahora con esto y con lo otro. Entonces, sí fuimos a entrevistas y en la prensa eso de que, usted como ministra, el periodista llega y la entrevista, le pide la opinión y usted la da; después llegan y me enfrentan a mí, la opinión que yo doy. Entonces anteponen, si coincidimos, pues entonces no te ponen a vos y no me ponen a mí; porque así funciona la prensa. Pero sí, todos esos procesos se dieron.

Sherilyn: ¿Y en algún momento la ministra, la viceministra (doña Viviana, doña Karla) no llegaron a coincidir con ustedes? ¿siempre mantuvieron esa postura?

Cámara No.3.1: Ah no.

Cámara No.3.2: Ah no.

Cámara No.3.1: Al final cuando les expusimos la realidad de las cosas y comprendieron, dijeron: claro, no, estamos totalmente erradas, esto es un broncón del carajo, esto no hay que manejarlo así. Y entonces, con los asesores y los técnicos nuestros, hicimos muchas reuniones en donde ese fue, tal vez el primer paso de la estrategia, al ente rector nuestro, decirle: mire, las implicaciones son estas, estas y estas, de tal opción; tal otra opción tiene estas ventajas pero estas y estas. Y después que se hizo con ellos, lo hicimos con el CENARE, pero ya te digo, siempre con posiciones y con gente muy radical, y posiciones muy cerradas.

Sherilyn: Y cuando ustedes tenían que hablar con las organizaciones, nunca se...

Cámara No.3.1: Sí hablábamos con ellos, siempre las conversaciones empezaban agresivas y muy violentas, pero conforme íbamos avanzando la gente iba entendiendo y se iba dando cuenta, y ya cuando conectaban con la realidad de cómo eran las cosas, entonces la gente al final terminaba comprendiendo, hasta que llegó y salió la reforma esa que salió. Eso fue lo más que pudimos mejorar, el esfuerzo que se hizo.

Pero nosotros, te repito, nosotros queremos ampliar la vida útil para no cambiar buses, no, si el negocio de nosotros más bien es cambiarlo a los 6 años, como negocio, si usted quiere como negocio, que yo le diga, el negocio es cambiar los buses cuando mucho a los 5 años, si uno lo pudiera cambiar a los 4 años sería fantástico; pero el país no soporta, la gente no soporta. Te recuerdo que la gente que viaja en bus es la población más vulnerable, los más débiles económicamente, los que no pueden tener carro, o los que no tienen carro, los que no tienen moto. Entonces siempre es la idea de la cámara, como sector fue eso, fue favorecer, desde ese punto de vista, a la gente, primero porque nos iban a obligar a hacer inversiones elevadísimas, de muchos millones de dólares, como decía [...], que no tienen sentido ¿por qué? porque ahí andan las rampas pa arriba y pa abajo, y ya te digo, hay que darles un mantenimiento

en promedio 100 mil colones por mes, a cada una, y se utiliza una, dos, tres veces al mes; en algunas rutas, en otras hay buses que pasa un, dos meses, tres meses y la rampa no se utiliza.

Sherilyn: En el ámbito interno de la cámara ¿se hizo algún tipo de foro, asesoría para todos los miembros?

Cámara No.3.1: Sí claro, primero la comisión encargada del tema Ley 7600, primero hicimos una gestión con los dueños, luego con los gerentes, departamentos de recursos humanos, mecánicos de todas las empresas por un lado, y también, como te mencioné al principio, capacitación de todos los choferes porque coincidía que también en el 2007 teníamos que renovar concesiones, y uno de los requisitos era que los choferes estuvieran capacitados en Ley 7600. Entonces, hubo que correr y hubo que hacer, aquí habían dos, tres capacitaciones por semana (en la mañana y en la tarde) y desplazábamos gente a Guanacaste, Alajuela, Limón, zona sur; tuvimos que desplazar y hacer esfuerzos grandes, e importantes en que la gente estuviera enterada y estuviera informada, de que decirle a un chofer: mire, ¿usted anda la licencia ahí? déme la licencia de bus y váyase a manejar a una carrera sin licencia. ¿Está loco? ¿Y si me para un tráfico, qué quiere? Le digo, ok, está respetando la ley de tránsito que dice que hay que conducir... ¿qué pasa si hay un señor discapacitado en una parada en silla de ruedas y usted se brinca esa parada? Es exactamente lo mismo que maneje sin licencia, está incumpliendo la Ley 7600, no lo está llevando y tiene que llevarlo.

Entonces, usted no puede alegar que es que usted no sabe cómo funciona la rampa, porque hay como dos o tres tipos de rampas y funcionan muy parecido, pero cada una tiene su particularidad, entonces hay que capacitarlos a ellos en tres, porque un día le toca en un bus que tiene un tipo de rampa, otro día otro bus que tiene otro tipo de rampa, y otro, otro. Entonces todos los conductores tienen que estar capacitados para el día que le toque un bus con determinada rampa tiene que saber maniobrarla en caso de que tenga que usarla, entonces no nos podemos permitir el lujo de violar una ley porque, simple y sencillamente, ah no, yo no sé cómo funciona esa rampa. Entonces hubo que hacer un proceso grandísimo de capacitación de conductores.

Cámara No.3.2: No solo con lo del manejo, sino con lo del trato también.

Cámara No.3.1: Ah no, no, por eso, un chofer no puede tocar, ya eso lo expliqué, la silla de ruedas no la puede tocar, ni subir, ni nada. Pero, bueno, fue un proceso largo y duro que ya por dicha vamos saliendo de él ¿verdad? ¿Ya nos quedan dos años? 13 y 14 y ya salimos de eso.

Sherilyn: Otra preguntilla ¿se convocó a algún tipo de cese de obligaciones, alguna huelga, o así cuando estaba en ese momento?

Cámara No.3.1: No. En eso somos maduros, somos buenos empresarios, costarricenses y tenemos muy clara cuál es nuestra función social dentro de todos

nuestros clientes o usuarios, entonces no, jamás. Perjudicar al usuario, con ese tipo de medidas, no; siempre fue la medida del diálogo y la negociación la que imperó.

Sherilyn: ¿Y fructificó alguna negociación con el Concejo Nacional de Rehabilitación o del todo siempre estuvieron cerrados, no pudieron...?

Cámara No.3.1: No, no al final la reforma que tenés hoy, es producto de la convergencia de todos los sectores en eso. El producto de la reforma, esa fue la convergencia de tanto diálogo y tanta negociación y de tanta comunicación en los distintos sectores todo el tiempo que duró este proceso.

Anexo 11

Código: Organización N°. 1

Técnica: Entrevista semiestructurada grupal

Posición estructural: Secretaria Organización

Incluye al Presidente de la Organización y Secretario de Organización.

Fecha: 17 de noviembre de 2010

Lugar: Alajuela, Costa Rica.

Sherilyn: Es una tesis que se llama “Juegos de poder entre las organizaciones de personas con discapacidad y el sector de trasportistas”.

Organización No. 1.1: Yo no estaba en lo del pliego, pero no importa ahí lo analizamos.

Sherilyn: Bueno, entonces primero quisiera que me contara cuál fue su papel en el tema que le voy a hablar hoy, es sobre el pliego de peticiones.

Organización No. 1.1: Sí, bueno, nosotros en el año 2000 nos convertimos en una red de talleres, vimos la necesidad de estar unidos, entonces nos unimos y formamos una Red de Talleres Protegidos, dijimos eso porque que el taller protegido en realidad es este porque nació hace 40 años con la idea de que hubiese una ley de empleo protegido porque eso es necesario para las personas que no tienen, cómo dicen ahora idoneidad y capacitación, porque hay personas que tienen capacitación como él que es ingeniero informal, pero aquí vienen sesenta muchachos que estuvieron en la Escuela de Enseñanza Especial y no aprendieron nada, y que además no saben ni como se llaman, pero que pueden trabajar.

Yo pienso que el taller nació con la idea de que se luchara por una ley de empleo protegido, como existe en España, y nunca se hizo, y este se llama [...]; pero después se formaron organizaciones parecidas que prestan los mismos servicios que este, entonces le dicen talleres protegidos, pero en realidad protegidos de Dios y de los padres de familia de buena voluntad, porque somos organizaciones privadas.

Nos convertimos en una red en el año 2000, en el 2004 nos constituimos en una federación, ya legalmente constituida, que se llama Federación [...]; y después de que ya nos convertimos en federación y nos legalizamos tuvimos la idea de salirnos del guetto, de no hablarlo solo entre nosotros, y nos unimos a una confederación, a una central de trabajadores que se llama Central del Movimiento de Trabajadores Costarricenses.

A través de las MTC, entramos a la Central Centroamericana de Trabajadores, en ese momento la Central Latinoamericana, que ya ahora desapareció, la que se llamaba CLAT, era Central Latinoamericana de Trabajadores; entramos a tener protagonismo a nivel internacional. También nos asociamos a la Red Iberoamericana de Organizaciones en el 2002 o 2004, no recuerdo, se llama RIADIS, ahí yo fui a la primera conferencia de la Red Iberoamericana, inscribimos a la federación. Entonces tenemos contactos, actualmente la federación tiene 22 organizaciones afiliadas, 6 en Nicaragua y 3 en Guatemala, ah sí, 23; y tiene un grupo de organizaciones en Nicaragua que se llama SOLIDEZ (son también centros de capacitación para inserción laboral), hay 6 organizaciones en Nicaragua y las de Guatemala se llaman FASES (es algo del deporte, las siglas verdad), son 3.

Bueno, en el 2003 nosotros siempre, bueno, hemos visto que los derechos de las personas con discapacidad no se cumplen, la Ley 7600 apareció en el 96, y en el 2003 llevaba, qué, 10 años, 7 años tenía la Ley 7600. Entonces nosotros en una asamblea en mayo, creo, del 2003 aprobamos estos 10 puntos (que ahora se los doy o si quiere le comento): el primer punto era con relación al Ministerio de Educación Pública, para que garantice el acceso a la educación tanto en los centros privados como en públicos, de todas las personas con discapacidad sin discriminación alguna.

El punto dos era relacionado con el Instituto Nacional de Aprendizaje, que el INA ofreciera cursos especiales de formación técnica para el trabajo de personas con discapacidad dentro de un plan de formación dual que involucrara a empresas privadas interesadas en la contratación laboral. El número tres era sobre el empleo protegido, que se creara una ley de empleo protegido...

[INTERRUMPE]

[...] el tercer punto es que el Poder Ejecutivo impulse un proyecto legislativo que proteja y regule el trabajo protegido, y bueno, no se ha hecho hasta el día de hoy. El número cuatro era que se creara un Fondo Nacional de Crédito para el desarrollo de la pequeña y mediana empresa, en aquel momento decíamos que 500 millones de colones, en el 2003, que funcionara con algún banco del sistema bancario nacional, con créditos blandos, accesibles en sus requisitos para personas con discapacidad, y que el INA se encargara de la formación técnica de la gente que tiene medianas y pequeñas empresas. El número cinco era relacionado...

Hombre: Pero ahí vale la pena recalcar que como respuesta a eso nace el Proyecto de Banca de Desarrollo, pero resulta que se desvirtuó completamente porque son miles de millones los que están ociosos para grupos vulnerables, quedaron ociosos justamente porque los requisitos que se le solicitan al colectivo son inalcanzables. Por ejemplo,...

Organización No. 1.1: Sí, por eso aquí decía los requisitos para personas con discapacidad sean blandos, accesibles en sus requisitos.

Hombre: ...y resulta que ahora que, por ejemplo, uno de los requisitos más importantes, normalmente se le pide que la persona reciba algún tipo de ingresos, pero normalmente el colectivo no recibe ingresos, lo que recibe es una pensión, en algunos casos del Régimen no Contributivo y, en el mejor de los casos, del Régimen Contributivo.

Organización No. 1.1: No, y si ponen microempresas les quitan del Régimen No Contributivo, la pensión, o pueden...

Hombre:... entonces lo que pasa es que cuando tienen una pensión, una pensión es inembargable, entonces no son sujetos de crédito.

Organización No. 1.1: Bueno, el número cinco es relacionado con el Ministerio de Trabajo ¿verdad? Que se le dote de los recursos necesarios (se decía en ese momento porque recuerde que son del 2003, pero, está vigente porque nada se ha cumplido) que se le diera al Ministerio de Trabajo los recursos presupuestarios necesarios para que desarrolle una política de promoción del empleo para las personas con discapacidad, tanto para el sector público como el privado.

Y el número seis...

Hombre: Tampoco se ha cumplido

Organización No. 1.1: Sí. No, no se ha cumplido porque la ley que se pasaron del 5 por ciento es en el sector público nada más, el sector privado no.

Bueno, la otra era relacionada con el MOPT (con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes), que para el 2003, que garanticen que para ese año todas las empresas del transporte público cuenten con al menos dos unidades accesibles, incluidas los usuarios de silla de ruedas.

[INTERRUMPEN]

Bueno, para el 2003 pedíamos que cada empresa tuviera, por lo menos, dos buses accesibles, incluyendo los usuarios de silla de ruedas, que tuvieran el espacio para poner la silla en el bus y todo.

[INTERRUMPEN]

Entonces, actualmente las empresas debían tener 50 por ciento de los buses accesibles, siete años después, y yo quisiera ver que se hiciera un estudio... donde había el espacio para la silla de ruedas, pusieron asientos, y entonces las rampas no sirven, las rampas más bien, a veces ha pasado que en lugar de subir, bajan y botan la gente; y andan ahí la calcomanía de silla de ruedas, pero no lo cumplen, bueno.

Ah bueno, también se había pedido al MOPT que le exigiera a los concesionarios y permisionarios del transporte público facilidades de acceso a las terminales de buses; y que el CONAVI pusiera plataformas en las paradas (porque las paradas son

inaccesibles) para que garanticen el acceso a las personas con discapacidad, y el acceso seguro en los buses de ruta, porque si usted va ahí a este, sería FECOSA, es un desorden aquello, ni para uno que no tiene discapacidad, menos a la gente...

Bueno, el número ocho, el punto número ocho es sobre la vivienda, que se garantice a las familias que cumplan con los requisitos y fijados por la ley, el acceso al bono medio de vivienda para hacer viviendas para personas con discapacidad, una vivienda digna y accesible (que también lo mandaba la Ley 7600, en el reglamento), y la gente hace casas con gradas y de todo, y la gente no puede, y la gente dice: es que no, de por sí no va a ser para una persona con discapacidad ¿Pero si una persona con discapacidad llega a visitarlos? No puede entrar. Es que las viviendas, según el reglamento de la Ley 7600, tienen que ser accesibles, y en lo posible no usar gradas ni cosas que le impidan a la gente desplazarse.

Ah bueno, lo que se había planeado, que el IMAS tenga parámetros más apropiados y justos para categorizar la discapacidad y la pobreza, porque la pobreza nosotros consideramos que está asociada con la discapacidad, van de la mano, la discapacidad trae pobreza porque trae desempleo y falta de acceso a créditos y a cosas. Entonces que el Instituto Mixto de Ayuda Social establezca parámetros más apropiados para categorizar la pobreza asociada a la discapacidad.

Y el diez era relacionado con el Concejo Nacional de Rehabilitación

[INTERRUMPE]

El último era relacionado con el ente rector. El Concejo Nacional de Rehabilitación es el ente rector en materia de discapacidad, él tiene 37 años, y nada ha cambiado, para nosotros no ha ejercido la rectoría adecuadamente, porque la rectoría nosotros la concebimos como supervisión, y que el Concejo esté denunciando, denuncia, supervisión que se cumplan las políticas públicas en discapacidad, fiscalización. Pero no lo hacen porque ni la Ley 7600 se ha cumplido, y menos la Convención que tiene dos años.

Nosotros queríamos que el Poder Ejecutivo, que en ese tiempo pedimos, garantizar el cumplimiento efectivo del papel del ente rector, que el gobierno le hiciera algo al Concejo para que por ley ostentan la rectoría, y entonces nosotros pensábamos eso. También pedimos que se fortaleciera el presupuesto del Concejo, en un 25 por ciento; y pedíamos que se nombraran representantes institucionales con poder resolutivo. El Concejo tiene, es que si mal no recuerdo, no tiene ni mucha importancia, ellos tienen once representantes de instituciones (entre ellas está el Ministerio de Salud, el Hospital Psiquiátrico, el Colegio de Trabajadoras Sociales, la Caja del Seguro, el IMAS, el INA, el Ministerio de Trabajo), pero la gente que ellos nombran no es gente con poder resolutivo, sino que son personas, digamos, de quinta categoría en el Ministerio de Educación.

Porque para comentarle eso, nosotros, de parte de las organizaciones luchamos y luchamos, de parte de la Federación especialmente, para que se nos diera códigos de educadores a las organizaciones que funcionábamos capacitando para el trabajo, y bueno, se hizo una propuesta educativa en el año 2000, yo creo, y el Concejo Superior de Educación la aprobó, y entonces se nombraron códigos, aquí hay tres personas que el ministerio paga, pero son tres personas, las de aquí son muy buenas porque yo también soy educadora, y aquí funciona muy bien el programa, pero en otras partes hasta se han cerrado las organizaciones, porque los maestros son maestros de niños, y aquí son adultos. El ministerio no tiene un programa de educación para adultos, ni corrientes (que uno no tiene cómo decirles porque todos tenemos diversas limitaciones, no existe nadie normal, lo que existe para nosotros es la diversidad, todos somos diferentes, pero bueno, la gente dice: yo soy una persona normal y este no porque este es discapacitado), ni siquiera un programa para adultos corrientes, menos para personas con discapacidad.

Entonces los maestros los nombran, no saben ni para dónde van, ni siquiera se les dice: usted va para un lugar donde hay personas con discapacidad adultos. Y la gente por conseguir trabajo, se vienen y después se encuentran con el problema de que tienen personas con esquizofrenia, personas ciegas, sordos (y no saben lesco, no saben Braille, no saben ni cómo interactuar con ellos). Y las organizaciones tienen una junta directiva, porque son asociaciones, y entonces comienzan los pleitos en la junta directiva, porque la junta directiva tampoco, el MEP nunca le ha dicho qué le corresponde.

Entonces, nosotros en ese tiempo luchábamos porque el ministerio hiciera un congreso, porque nosotros creemos que la gente que está en ejercicio tiene que ser capacitada en materia de discapacidad. Y ustedes, la gente que está en las universidades tiene que ser formada, porque si usted no tiene formación en discapacidad no tiene... Yo a ella le cuento que yo soy maestra, trabajé 33 años en educación, pero yo soy maestra de primero y segundo ciclo, soy educadora; y yo me pongo a devolverme con el tiempo y yo comencé a trabajar muy joven, y digo, si a mí me hubieran llevado chiquitos ciegos y de todo, yo mejor voy para la casa o me incapacito ¿qué hacía yo con ellos? Yo no sabría qué hacer. Entonces la universidad tampoco capacita a la gente, la forma, la idea es formar, entonces la educación funciona... (ahora le voy a regalar un documento de la Defensoría de los Habitantes, del Relator de Naciones Unidas, que él les hizo, y les daba unos lineamientos y le hacen... y don Leonardo Garnier estuvo en esa conferencia y más bien se fue, ni tomó café, porque fue la señora Lisbeth Quesada la que hizo toda la...)

[INTERRUMPE]

Bueno, entonces nosotros pedíamos en el pliego de los diez puntos, que se fortaleciera el presupuesto anual del Concejo; que en la junta directiva hubiera gente con poder de resolución, que fueran viceministros, que fueran gente que pudiera hacer algo, porque el Ministerio de Educación tiene una representante (para retomarle el

cuento del CAIPAD) el Ministerio de Educación tiene una representante del Ministerio de Educación en la junta directiva del Concejo y ella no hace nada, ni siquiera, ahí está la gente en un puro pleito y los maestros con las directivas y de todo, y no hace nada.

Entonces, bueno, esos eran los diez puntos.

¿Usted conoce a Fernando Astorga?

Sherilyn: Fernando Astorga, sí, bueno no lo conozco, pero sí he leído varias cosas...

Organización No. 1.1: Es que él trabajó en el Ministerio de Trabajo y él es periodista, a él le cortó la pierna un carro en Nicaragua, dicen, yo no sé cómo, pero él en un tiempo nos ayudó mucho a nosotros, después se dedicó a dar asesorías y él cobra, entonces él se acomoda. En este momento nosotros no estamos como muy bien con los expertos, porque los expertos son los padres de familia que tienen hijos que no tienen ni qué comer, y hay personas que... Fernando es periodista, este muchacho es ingeniero en informática y fue profesor, tiene una pensióncita (muy baja porque él tuvo que hacerse operaciones que le costaron muy caras y recibe, pero ahora anda buscando trabajo); pero nosotros tenemos la gente, y somos la voz de los que no tienen voz, de muchachos de aquí, que para decirle lo más simple, no tienen ni con qué comprarse un desodorante, y que un desodorante es importante para cualquiera, seamos técnicos, expertos o no expertos, los muchachos de aquí son gente de muy escasos recursos.

Bueno, entonces ¿qué más? Ya le hablé de los diez puntos.

Sherilyn: Ajá. Es que a mí lo que me interesa, más que todo, es...

Organización No. 1.1: Ah bueno, nosotros hicimos una marcha, bueno, hicimos estos puntos, los aprobamos en una asamblea de organizaciones que se reunió, me parece que fue en mayo del 2003, nombramos una comisión con representación de las organizaciones. En la comisión había quedado don Fernando Astorga (él tenía en ese tiempo, yo no sé si todavía, una organización que se llama Foro por los Derechos de las Personas con Discapacidad), se eligió a Catalina Devandas que es una abogada con discapacidad también que era del Foro, a don Francisco Villalta que es el presidente de la FEDEPRODIS, Maritza Panini de FECODIS, Jesús Hernández que es un señor ciego que era coordinador del Comité de Información de las Organizaciones, en ese momento.

Entonces, llamamos las organizaciones, hicimos una marcha. Salimos del Grupo Columbia a la Casa Presidencial, la marcha la hicimos porque nosotros habíamos, en el Taller Protegido es que tengo que hablarle de aquí. Cuando yo vine aquí a mí me pareció que no debíamos de...

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: ¿Por dónde íbamos, ah?

Bueno, nosotros decidimos aquí en el [...], como organización, cuando yo vine cambiamos muchas cosas y decidimos que las personas con discapacidad no hay por qué esconderlas, porque en las casas mismas se da eso que los esconden y no los llevan a ninguna parte para que no los vean, porque molesten. Entonces nosotros decidimos ir a los desfiles, ir a todo con ellos, a un restaurante a comer, y al volcán, y al desfile del 11 de abril (nosotros desfilamos, y la gente viera como nos aplaude y todo). Entonces en el desfile del 11 de abril del 2003, nosotros cuando llegamos al parque, y le dimos a doña Lineth Saborío este pliego (porque ella fue la que vino al desfile), y le dimos el pliego de los diez puntos. Subimos, un muchacho se los dieron, y se quedó todo, entonces por eso fue que hicimos la marcha.

Entonces nos reunimos como 10 mil personas, nos acompañó el Defensor de los Habitantes que era Rodrigo Alberto Carazo, nos acompañó la directora del Concejo Nacional de Rehabilitación y algunos funcionarios del Concejo, no, don Rodrigo Alberto yo creo que era diputado, me parece que Echandi era...bueno, no recuerdo quién, pero la Defensoría nos acompañó y algunos diputados, como dos o tres. Y entonces fuimos a la Casa Presidencial y nos mantuvimos al frente, y con pancartas, y con tumba cocos y de todo. Y nos dijimos que no nos íbamos de ahí hasta que nos recibieran, entonces, seguro doña Lineth se obstinó (porque don Abel no estaba) y entonces decidió mandar una persona afuera a decir que entrara una comisión, y ya nosotros la teníamos.

Entonces entraron la comisión que le dije y negociaron...

[INTERRUMPEN]

Ah bueno, entonces ellos entraron y negociaron, y nos comunicaron con algunos ministros. Un señor Wilfrido Blanco, yo no sé si era ministro o viceministro, creo que era, de educación. Entonces nos comenzamos a reunir y se consiguieron unos buses accesibles, después de eso algunas cosillas se lograron pero muy pocas. Entonces después hicimos esta actividad, que se llamaba "Mucho más lo pendiente que lo cumplido", esto lo hicimos en la Asamblea Legislativa, hicimos un diagnóstico sobre la Ley 7600, no estaba la Convención todavía, de derechos, entonces aquí está el diagnóstico para que lo... de por qué no se cumple la ley, y todo. Y bueno, invitamos los medios, y todo, y sacamos en el periódico un campo pagado. Nosotros hemos dado lucha, lo que pasa es que el Estado nos aplasta, y entre esos el Concejo, el Concejo es el Estado.

Sherilyn: ¿Y el campo pagado ustedes no lo tienen disponible? ¿o de qué fecha es?

Organización No. 1.1: Sí, sí lo tenemos, tendría que buscarlo yo

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: Hicimos la marcha, después hicimos esto y sacamos un campo pagado en el periódico: "Sigue siendo más lo pendiente que lo cumplido". Eso relacionado con el pliego, tuvimos reuniones con algunos ministros y se comprometieron a cosas, y no se cumplieron. Porque usted puede agarrar el pliego y verlo que no se ha cumplido mucho ¿qué más?

Sherilyn: ¿Y se hizo algún documento al final del proceso, o nada?

Organización No. 1.1: Sí se hicieron unos documentos, se llevaron, nosotros nos reuníamos, cuando eso, en el Banco Popular, la asamblea de trabajadores nos prestaba el auditorio, la sala de sesiones del banco, y ahí nos reuníamos ahí, y la Defensoría de los Habitantes nos acompañaba...

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.2: Vas a encontrar, Sherilyn, un montón de nombres de organizaciones, pero debe haber una relación entre el nombre y la presencia física de esas organizaciones para hablar de movimiento, porque con un montón de nombres yo no hago nada. Entonces nosotros tuvimos un problema, que antes el Concejo tenía que entregar unos recursos de unas becas, no, no son becas...

Organización No. 1.1: Subsidios.

Organización No. 1.2: Unos subsidios, entonces atrasaban y atrasaban, entonces nos fuimos a una reunión...

Organización No. 1.1: Ya yo le conté eso...

Organización No. 1.2:...y llegó el ex presidente, que ahora es casi ex presidiario, entonces, ese fulano estaba ahí, y ahí se le reclamó.

Organización No. 1.1: A Miguel Ángel Rodríguez, sí.

Organización No. 1.2: ...y ese hombre se puso pálido...

Organización No. 1.1: Ahí nació la federación si es cierto.

Organización No. 1.2: Ahí

Organización No. 1.1: Luchando por los derechos.

Organización No. 1.2: Entonces ¿qué pasó? Desde ahí comenzamos a pelear, y la culminación de esta presión se dio cuando fuimos a una manifestación allá en Zapote, en esa las organizaciones que se hicieron presente, del 100 por ciento de los presentes, 95, quizá más, por ciento, eran de nuestras organizaciones...

Organización No. 1.1: De la federación.

Organización No. 1.2: ...andaban ahí algunos que otras personas, entre ellos andaba...

Organización No. 1.1: La Defensoría de los Habitantes, Bárbara Holst y unos cuatro gatillos.

Organización No. 1.2: ...y andaba ahí Maritza Panini, ella sola, solo ella

Organización No. 1.1: No, no

Organización No. 1.2: Y Fernando Astorga él solo.

Organización No. 1.1: Ellos no andaban solos.

Organización No. 1.2: Entonces, cuando hablamos de movimiento hablemos de número, entonces, ves, el movimiento de personas con discapacidad, con manifestación y con vivencia real, el 99 por ciento es de nuestras organizaciones, y seguimos teniendo esa vivencia.

Organización No. 1.1: Y todas las luchas las hemos dado nosotros.

Organización No. 1.2: Entonces nosotros pertenecemos también a la CMTC...

Organización No. 1.1: Ya todo eso se lo dije yo.

Organización No. 1.2: Ahora ¿por qué estamos en la CMTC? Porque nosotros creemos que la lucha de los grupos organizados, o los sectores, tiene que darse orgánicamente...

Organización No. 1.1: Y por todos

Organización No. 1.2: Sí por eso

Organización No. 1.1: No solo los que están en un guetto y tienen lo mismo de nosotros.

Organización No. 1.2: ... es orgánicamente. Tiene que darse orgánicamente ¿a qué le llamamos orgánicamente? Orgánicamente le llamamos a aquellos hechos que configuran un proceso de intencionalidad política, a eso le llamamos. Entonces en ese proceso se necesita los ingredientes de disciplina, permanencia, y principios comunes, de principios comunes. Entonces ¿cómo se manifiesta eso? ¿cómo se manifiesta en esto? Nuestra organización entre sus principios está el de la igualdad; el de democracia...

Organización No. 1.1: Igualdad y equidad.

Organización No. 1.2: ...solidaridad; disciplina orgánica ¿en qué sentido? Hemos creado organizaciones, estas organizaciones están regidas por una ley (la ley de organizaciones)...

Organización No. 1.1: 2218.

Organización No. 1.2: ¿Y por qué estamos metidos en esto? Porque estamos en un país de derecho, entonces nosotros formamos las organizaciones, y en la Ley 7600 se habla de organizaciones legalmente...

Organización No. 1.1: Constituidas.

Organización No. 1.2: ...constituidas. Entonces toda organización que no esté en estos lineamientos, no está disciplinada, entonces no tienen un comportamiento orgánico.

Otro de los ingredientes es que nosotros vamos a encontrar la institucionalización, que es un fenómeno que ha creado el Concejo Nacional de Rehabilitación ¿En qué consiste la institucionalización? El Concejo Nacional de Rehabilitación se mueve dentro de un modelo "médico rehabilitador"...

Hombre 3: Es un paradigma.

Organización No. 1.2: ...es un paradigma.

Hombre 3: ... y el modelo es asistencial.

Organización No. 1.2: El modelo es asistencial.

Organización No. 1.1: Rehabilitador.

Organización No. 1.2: Y además de eso niega la autonomía de las organizaciones ¿de qué manera? Resulta que el Concejo traslada recursos a algunas organizaciones, a las organizaciones, pero el Concejo interviene la estructura de las organizaciones, y las organizaciones se pliegan al Concejo porque reciben plata

Hombre 3: Es decir, tráfico de conciencias.

Organización No. 1.2: Manipulación. Ahora bien, los recursos para la población con discapacidad no son del Concejo, sino que viene de los impuestos de toda la población, y el Concejo como un ente burocrático los maneja, pero en este manejo en el frondoso árbol de la democracia, por cada colón que llega al Concejo se va decantando ese colón y lo que leía, se le dan un centavo a las poblaciones con discapacidad. En una relación costo beneficio el costo que hay [NO SE ESCUCHA BIEN] terriblemente desproporcional, y los beneficios son ínfimos

[NO SE ESCUCHA BIEN]

En este momento más del 90 por ciento de la población económicamente activa con discapacidad está desempleada.

Hombre 3: Y más del 80 por ciento por debajo de la línea de pobreza

Organización No. 1.2: Vea, está desempleada, sumamente pobre, sin educación

Hombre 3: Menos del 20 por ciento entra a la educación...

Organización No. 1.2: Invisibilizadas, literalmente, no es una metáfora, literalmente; y si usted saca una relación

Hombre 3: Y esa invisibilización es sistemática...

Organización No. 1.2: Es sistemática y permanente, es invisibilización sistemática y permanente.

Entonces en esta situación del Concejo es un obstáculo al desarrollo de las organizaciones de personas con discapacidad...

Hombre 3: Y le voy a decir una cosa, el Concejo parte de esta premisa: si no están conmigo, están contra mí. Entonces, si usted es un servil de ellos, usted está bien económicamente y por lo menos burocráticamente. Si está en contra de ellos, ellos tiran todas sus [NO SE ESCUCHA BIEN] y la voltean en contra de esa organización.

Organización No. 1.2: Entonces dentro de esta relación, dentro de esta visión conflictiva, entonces las organizaciones nuestras, vivimos en un conflicto innecesario...

Hombre 3: Y desgastante.

Organización No. 1.2: ...en un conflicto innecesario y desgastante con una entidad que debe estar al servicio de...

Organización No. 1.1: La población.

Organización No. 1.2: Y que esta, y que más bien el Concejo le ha dado un carácter subjetivo a su función porque el Concejo ha sido manejado tradicionalmente con una visión de una sola persona, en el Concejo hay uno que se llama la Dirección Ejecutiva. Entonces la Dirección Ejecutiva es la que decide y hace, y tiene un falso acompañamiento de una junta directiva que la maneja esta Dirección Ejecutiva, y que solo hay cuatro campos para la población con discapacidad, de un total de quince; y en esa desigualdad hay incluso una contradicción, hace como 5 años en Quito se acordó la paridad en todos los concejos nacionales de rehabilitación ¿En qué consiste la paridad? La paridad consistiría, y de acuerdo a la Ley 8661 (eso debería de implantarse), consistiría en que al menos el 50 por ciento de la junta directiva debería estar integrada por organizaciones de personas con discapacidad de las diferentes discapacidades, situación que no se ha dado.

Por lo tanto, quien decide acerca de la población con discapacidad, no son las personas con discapacidad. En Brasil el Concejo Nacional de Rehabilitación de Brasil en sus estatutos dice que el director ejecutivo del Concejo Nacional de Rehabilitación de Brasil debe ser una persona con discapacidad, así lo dice claramente. Nosotros

quisiéramos que el director ejecutivo del Concejo Nacional de Rehabilitación fuera una persona con discapacidad, por supuesto, preparada y que sabe de lo que está hablando.

Entonces, nosotros [...] plantea un cuestionamiento al Concejo Nacional de Rehabilitación, en cuanto a una instancia que ya caducó su modelo...

Y que ya los concejos a nivel mundial ya están desapareciendo, ya...

Organización No. 1.2: ...ya caducó su modelo...

Organización No. 1.1: Tiene que ser reestructurado.

Organización No. 1.2: Y entonces tiene que ser reestructurado

Hombre 3: ...porque siempre se ve la tutela del Estado en los famosos concejos.

Organización No. 1.1: La ¿cómo es que dijimos? La intermediación carísima 800 millones reciben de las municipalidades de todo el país, y no les alcanza a pagar empleados.

[INTERRUMPEN]

Hombre 3: Y te digo algo, nosotros tenemos nuestras oficinas, incluso están dentro del mismo Concejo, pero yo no sé, últimamente hemos estado viniendo acá, y por lo menos aquí en el taller se respira una paz, una tranquilidad; y hay que ver a estos chicos cuando se les menciona gente de ellos. Este muchachito que usted ve ahora, él yo creo que en diciembre no viene porque está cerrado el taller.

Organización No. 1.2: Ah sí cuando está cerrado él sufre mucho.

Hombre 3: Lo que te quiero decir con esto es que el problema no somos las organizaciones, es que cuando estamos entre nosotros nos entendemos y nos sentimos bien, el problema es cuando ya uno llega a ese lugar, se respira el aire como espeso...hasta que da horror entrar ahí...

Sherilyn: De hecho yo estoy pidiendo las actas de la junta directiva, y llevo como 15 días de que estoy llamando, y tengo que pedirle permiso a la directora ejecutiva...

Organización No. 1.2: Es el modelo...

No, nada más me dijeron: no, es que yo sé que son documentos públicos, pero por respeto tenemos que pedirlos. Bueno, ok, tiene ocho días para...

Organización No. 1.2: Esa mujer es la que tiene cerrado todo, y así se maneja todo el Concejo, así se maneja todo. Entonces ¿qué sucede? Ella ha llegado al Concejo como que es de ella, entonces no tiene una visión adecuada a la necesidad del Concejo, sino que tiene una visión muy personalista

Hombre 3: Autocrática es.

Organización No. 1.2: Sí exactamente, sí. Hay una situación, incluso las organizaciones de personas con discapacidad ante este tipo de tratamiento están divididas: las que exigen que el Concejo funcione como debe ser; y las que se pliegan a las intenciones de esta señora, y se acomodan. Así están las...

Hombre 3: Y normalmente los bandos que están al lado de ella, están porque van intereses ya económicos, y normalmente son organizaciones que no inciden dentro del universo de la discapacidad porque son organizaciones que prácticamente no existen, esta Maritza Panini, por ejemplo, tiene una federación en donde solo ella es miembro, ella es la presidenta, vocal, secretaria; y usted pregunta cuántas organizaciones están unidas ellos, no se sabe, no existen. Fernando Astorga, es un tipo que también tiene el Instituto Latinoamericano de Discapacidad, el IDI (Interamericano) es solo él...

Organización No. 1.2: Él es su jefe su empleado, su gerente, su presidente, él lo hace todo.

Organización No. 1.2: Entonces ahí hay un modelo obsoleto

Hombre 3: Obsoleto, sí.

Organización No. 1.2: Nosotros no vamos en contra de las personas que están trabajando ahí, sino en lo que se ha convertido, es un modelo que no. Entonces resulta que la Ley 8661...

Hombre 3: ¿Sabés cuál es esa?

Sherilyn: La Convención

Hombre 3: Sí, la Convención.

Organización No. 1.2: Entonces ¿qué es lo que está señalando la Convención? Está exigiendo la igualdad, está exigiendo la paridad, está exigiendo la representación de las organizaciones

Hombre 3: En todas las instancias, en donde se atiende de manera directa o indirecta a personas con discapacidad. Don [...] hace poco expuso en la Asamblea Legislativa sobre el artículo 33.

Organización No. 1.2: La Convención trae el artículo 33, y dentro del artículo 33 se habla de que debe de crearse e impulsarse los mecanismos de supervisión y control, y de ejecución de la Convención; pero esos mecanismos, dice que tienen que ser independientes ¿eso qué significa? Nada tiene que hacer el Concejo ahí, y como no tiene nada que hacer, no se han organizado en este momento...

Hombre 3: E incluso ellos querían ser los representantes ante la Organización de Naciones Unidas para la Convención, entonces ellos querían pues llegar allá al centro

de la organización y plantear todo un mundo de maravillas, que inmediatamente la gente de la organización dijo que no puede ser una instancia del Estado, porque obviamente iba a parcializar.

Organización No. 1.2: Entonces el artículo 33 viene a demostrar: las organizaciones que queremos que esto arranque, que ese mecanismo de supervisión y control, e independencia funcione; y las que están con el Concejo esperando a ver qué lo que hace.

Hombre 3: La Convención por sí misma, no es que no es gran cosa, sí lo es, pero si los Estados parte, los que firmaron la Convención [...] no adaptan sus leyes a lo establecido en la Convención, la Convención es una ley vacía, es una Convención vacía. Tiene que adaptarse todas las leyes de la nación, a los principios que promueve la Convención, y eso es en donde ya don [...] le está entrando a usted.

Organización No. 1.2: Nuestro enfoque es así, frontal: miren señores, ustedes ya no pueden funcionar dentro de este modelo, la ley está diciendo que tienen que cambiar ¿esto qué significa? Bueno, esa junta directiva hay que reestructurarla, tiene que cambiar. Bueno, mire, cuando se hable de rectoría, por ejemplo, nosotros cuestionamos que no se puede hablar de rectoría en el campo de la discapacidad si no se tiene una base política que legitime la rectoría; y en este momento el Concejo no es nada...

Sé que el Concejo debe exigirle a todo el aparato estatal, todo lo que son el Estado (la Caja, esto, esto y lo otro; todo), debe exigirles que cumplan por su acción para las personas con discapacidad. Nadie le ha contestado qué han hecho en materia de discapacidad ¿y cómo van a hacer, por ejemplo, en este momento un informe para las Naciones Unidas (y lo están haciendo), si nadie les contesta? No están haciendo nada. Entonces, esto lo que viene a demostrar, también, es que el Estado es culpable por omisión y por comisión, de mantener la temática de la población con discapacidad como un aspecto irrelevante; y se comprueba con el papel que le ha asignado al Concejo, ahí queda muy claro.

Entonces desde ahí llega a la Ley 8661 decían: es irrelevante. El Concejo solo sirve para lo que el gobierno en su actitud displicente e irresponsable le quiera dar. ¿Y el Concejo le puede ir a reclamar al Estado? No puede.

[INTERRUMPEN]

Hombre 3: ...lo hicieron y obviamente lo que ellos escriben, pues habrá que zarandiar a ver qué de todo eso es cierto porque creo que una de las pocas que mandaron, habían dicho que una de las cosas que habían dado era el Estadio Nacional, cuando el Estadio Nacional todo mundo sabe que fue una donación del Gobierno de China, y que eso tenga algo que ver con el colectivo, no sé hasta dónde. Entonces son cuestiones risibles que uno tiene que ir desmenuzando a ver qué es lo cierto.

Entonces ¿qué es lo que hacen esto? ¿qué es lo que sucede en el seno de las organizaciones de Naciones Unidas? Que entonces las organizaciones, valga la redundancia, se organizan y presentan los informe sombra, y es justamente lo que la ONU le presta más atención porque tiene más credibilidad porque es la realidad que están viviendo el grupo al que se hace referencia.

Organización No. 1.2: Muy bien, entonces ahora, incluso, ha llegado tal la manipulación, yo no sé si usted se dio cuenta de esto don [...], el día que yo llegué al Concejo, al CENARE (al Centro Nacional de Rehabilitación) ahí estaba Fernando Astorga presentando un informe sombra a un grupo de disque organizaciones, ya orquestado directamente por el Concejo porque fue quien financió la actividad. Entonces hasta en eso, hasta en un informe que es potestad absoluta de las organizaciones quieren meter mano. Y podés entender la lucha de poder que hay.

Sherilyn: Sí porque yo lo que estoy tratando de ver tanto lo que se da (como mi tema es el transporte) ver entre los transportistas y organizaciones, y luego ver entre todos con el Concejo de Transporte Público...

Hombre 3: Bueno ya vos sabés que esta es una lucha tenaz porque todavía, bueno en la Ley 7600 ya se hablaba de las adaptaciones de las unidades del transporte público, sin embargo ciertos transitorios les daban una periodicidad como de 5 años para que se adaptaran toda la maquinaria de transportes, pero vos sabés que a nivel de política el tocar a un grupo como los transportistas es una situación muy sensible porque vos sabés que lo que mueve a la masa votante son los transportistas, y el Estado, tocar a ese gremio es una situación peligrosísima para ellos, porque los transportistas pueden boicotear en cualquier momento una campaña política. Entonces comenzaron a dárselo, bueno ya la otra directora, Bárbara Holst, cedió ante la posición del Estado, y se volvieron a crear estos transitorios, ya para este año se supone que el 50 por ciento de la flotilla tiene que estar adaptada.

Pero ahora viene una gran lucha de los transportistas, y es que los transportistas, y yo no sé si viste los documentales que presentó Canal 7, aluden su responsabilidad y dicen que no tienen las unidades con los debidos requerimientos de rampas, porque la municipalidad no cumple con lo del asunto de las aceras, que “¿para qué le sirven los autobuses tener, por ejemplo, rampas, si al final de cuentas no la van a poder usar por el desnivel que tienen las aceras?”. No sé, no solo eso, el mismo Concejo había pagado una consultoría a INTECO (yo no sé si sabés qué es INTECO, el Instituto Nacional de Normas Técnicas de Costa Rica), y creó una norma de parada de autobuses justamente adaptada para esta población.

Pero lo más curioso del asunto es que ni siquiera INTECO permite tocar esos documentos porque tienen derecho de autor, y si lo querés utilizar, tiene que ser solo para vos y no los podés publicar para el resto de la población ¿entendés? Para qué sirve estas normas si al final de cuentas no puedo tener acceso a ellas; y no se trata

solo de normar sino que esas normas se conviertan [NO SE ENTIENDE] que tampoco está sucediendo.

Entonces está en ese pulso municipalidades, están en ese pulso transporte público, y es que ha habido, qué se yo, ciertos cambios de visión, por ejemplo, se han quitado aquellos trompos que eran tan incómodos para todos nosotros el poderlos utilizar (qué otra cosa te puedo decir que se haya en transporte), bueno tal vez en que las unidades no pueden tener más de 10 años de antigüedad en sus modelos, se ha dado formación a los transportistas y a los choferes para el trato de personas con discapacidad. Sin embargo, estas luchas han sido aisladas y han sido prácticamente orquestadas por el COINDIS que es el que les está dando la capacitación, y no vayamos solo al transporte público conocido como los autobuses, el mismo COINDIS ha estado asesorando también a (¿ALTERRA es ahora el que están en el aeropuerto?), dando justamente las calificaciones de cómo se manejan los aeropuertos, por ejemplo, en Europa: ya hay estándares definidos en donde el usuario de cualquier aerolínea simplemente llega al aeropuerto, encuentra una casetilla amarilla y en esa casetilla amarilla indica qué tipo de discapacidad tiene, se comunica con una base en donde hay una serie de personas que lo atienden, llegan a toparlo incluso al *counter*, y en el *counter* inmediatamente ya se hacen cargo de la persona hasta que se monta en el avión.

Acá en Costa Rica no se usa de eso, aquí en Costa Rica vos llegás y lo primero que te están pidiendo es plata para sacarte del avión y dejarte en la entrada del aeropuerto, y es que eso nos sucede constantemente, no hay rampas para aviones accesibles aquí en el país. Los servicios sanitarios, por ejemplo, del Juan Santamaría no están adaptados para las personas con discapacidad. Entonces es lo que le dice doña [...], es mucho más lo pendiente que lo cumplido. Y hay una manera muy fácil de darse cuenta en qué están cumpliendo los estados con esta legislación...

[INTERRUMPEN]

Ah bueno, qué más te iba a decir. Ah, se había propuesto en los foros internacionales que en el tema de transportes, los estados presentaran dentro de los presupuestos que se aprueban cada año, cuánto de este presupuesto se está asignando al colectivo...

[INTERRUPE]

... cuántos de estos recursos se están asignando al colectivo de personas con discapacidad. Esa es una manera muy fácil de monitorear los esfuerzos del Estado por cumplir con la normativa del transporte accesible.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: ... aquí toda la vida, para las elecciones nos prometen de todo, recuerdo los campos pagados que decían, venía la foto de doña Laura Chinchilla y decía: El rostro humano de las personas con discapacidad; y computadoras y de todo

nos prometieron. Y le dijimos eso: personas con discapacidad piden igualdad a políticos, esos muchachos del lado de allá son sordos (de una organización que llaman ASCORD), el de aquí es de la organización de la Fundación para el Progreso de las Personas Ciegas, y yo; y fuimos ahí a hablar. Pero, es que, todas las luchas las hemos dado las organizaciones, nosotros hemos ido montones de veces a las calles, una vez nos echaron hasta el antimotines [...].

Sherilyn: Ajá?

Organización No. 1.1: Y no estábamos haciendo nada, nosotros no llegamos a hacer pleito ni nada porque la clase de población que tenemos no nos permite como salir corriendo ni nada. Entonces lo que hacemos son concentraciones frente al bulevar de la Asamblea Legislativa. Y entonces la CNTC los acusó, entonces llegaron a levantar una información y no nos dejaban estar ahí, y me decían a mí que yo era la responsable, que si algo pasaban entonces me acusaban a mí, don [...].

Y las organizaciones somos las que hemos ido a las calles cuando vemos, y todavía, que vemos que las cosas no funcionan, pero bueno ¿Qué más quiere saber?

Sherilyn: Sí, yo lo que quería preguntar es como que usted valorara el papel de las organizaciones a partir de cosas como la estructura, los recursos económicos que tienen, cómo se toman las decisiones, la capacidad de los representantes, estrategias...

Organización No. 1.1: Sí, bueno, vea, nosotros...

[INTERRUMPEN]

Bueno, las luchas las hemos dado las organizaciones con las uñas porque no tenemos presupuesto, nosotros no tenemos presupuesto para pagar buses ni nada para hacer concentraciones. A lo que nosotros podemos hemos hecho movilizaciones varias. Para la Convención luchamos mucho, fuimos dos veces a la Asamblea Legislativa, nosotros lo que hacemos es una concentración en el bulevar, porque la población de nosotros no se puede movilizar ni por la calle, por lo huecos y todo, los puede hasta matar un carro. Entonces llegamos ahí y los diputados salen y dicen que nos van a apoyar, y nos prometen cosas. La Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, son una lucha que las organizaciones comenzamos, sino hasta ahora tal vez Costa Rica no lo hubiera ratificado.

Nosotros a través de la CNTC, el presidente de la CNTC le mandó una carta al Canciller, que era don Bruno Stagno en ese momento, y le dijo que qué había pasado con la Convención, porque la Convención fue aprobada y creada por Naciones Unidas en diciembre del 2006, y ya era el 2007 y nada que Costa Rica sí. Entonces nosotros fuimos y nos concentramos frente a la Asamblea Legislativa.

Pero entonces la publicaron sin el protocolo facultativo. La Convención tiene un protocolo que es el instrumento que permite poner denuncias nacionales e

internacionales, y entonces la publicaron sin el protocolo, entonces nosotros seguimos peleando y llegamos a la Asamblea Legislativa y llevamos una tumba cocos; es que esa es FEDEPRODIS, yo le estoy hablando de FEDEPRODIS, es la que ha dado la lucha, porque hay otras organizaciones que ni siquiera se arriman, se esperan...

Sherilyn: Pero, digamos, si es una convocatoria...

Organización No. 1.1: Se hace una convocatoria a todos, pero la que es más de lucha es nuestra federación. Yo soy maestra y tengo capacitación gremial de la ANDE, yo estuve en las estructuras de la ANDE 30 años, yo fui de la directiva central de ANDE, y fue presidenta de la regional de Alajuela; entonces uno se forma en las luchas sociales, porque los maestros siempre han pasado luchando por diferentes cosas, entonces ahí es donde yo aprendí a luchar. Después, don Francisco también, él tiene formación sindical, él era profesor en la Universidad Nacional y fue del SITUN, entonces nosotros somos orgánicos y tenemos disciplina de la dirigencia gremial, entonces nos hemos mantenido, yo tengo 12 años de estar aquí, y 10 años de estar en la federación.

Y bueno, nosotros nos movilizamos, y vamos y los diputados salen y nos prometen y, bueno, esa vez que de la Convención y del 29 que es el día, el 29 de mayo que es el Día de las Personas con Discapacidad de Costa Rica, nacional, el día nacional. Nosotros, nos creo Alberto Salom, porque nosotros hablábamos mucho con él, y él parece que la mamá de él tenía discapacidad...

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: Llevábamos todos los muchachos de los talleres y gente que iba a echar unos discursos, y de pronto llegó la gente del Ministerio de Seguridad, los de cómo es que se llaman ¿cómo es que se llaman los que chocan?...Bueno, echaron la gente del Ministerio de Seguridad, entonces llegó y me dijeron a mí: corran esas tumba cocos para allá porque están haciendo mucha bulla. Y la corrieron cuatro veces, después llegaron y me dijeron (me hicieron así) y me dicen: ¿usted es la encargada? (es que yo soy la coordinadora del Comité de Información). Entonces yo le dije sí, entonces me dice: si algo pasa aquí don [...] la va a acusar a usted. Nos amenazaron y de todo.

Entonces nosotros después presentamos la queja y tuvieron que pedirnos disculpas y todo. Pero esto, para decirle que las organizaciones somos, los de [...], somos los que vamos a la calle cuando vemos que las cosas no funcionan.

Sherilyn: Perdón doña Organización No. 1.1. ¿y a dónde presentaron la queja o...?

Organización No. 1.1: La CNTC le mandó una carta a don [...] diciéndole que iban a ir a derechos humanos, porque nos habían agredido.

Sherilyn: ¿Y usted no tiene como un registro de eso que yo pueda...?

Organización No. 1.1: Yo tengo de todo, tendría que ponerme a buscarlo, yo se lo voy a buscar, porque yo tengo la carta que nosotros le mandamos y las quejas y todo, y los testigos, que tuvimos que ponerle testigos a maestros y a muchachos, porque la policía, nada estaban haciendo, y llegaron y nosotros dijimos: ¿no es que aquí hay democracia? Y no podemos protestar.

Bueno, el asunto es que lo que yo le quiero decir es que las organizaciones sí somos combativas, lo que pasa es que el ente rector no está de parte de nosotros, porque el ente rector es el Estado, vea que ni las actas le quieren dar a usted porque andan tapando montones de cosas. La razón de ser del Taller Protegido, la razón de ser de la [...], la razón de ser del Concejo: es la población con discapacidad. Y para ellos, no sé qué será la razón de ser del Concejo, si serán los salarios o qué, porque ellos no respetan la población con discapacidad, viven peleando con nosotros y chocando.

Pero las organizaciones sí hacemos un papel, dentro de las limitaciones económicas que tenemos, que el mismo diagnóstico dice. Para movilizar la gente de nosotros, que son gente de escasos recursos, que hay que pagarles el bus (y un bus accesible), que hay que llevarles comida, y todo; nosotros no podemos. Entonces cuando hacemos una marcha, tenemos mil dificultades y no tenemos apoyo, y el incumplimiento del papel del ente rector, como ente fiscalizador y supervisor de las políticas públicas en discapacidad que se cumplan.

Vea, ahora, por ejemplo, le pedimos audiencia al ministro de educación porque en los códigos que, nosotros de la federación logramos una propuesta educativa, luchamos años hasta que logramos que el ministerio hiciera una propuesta que se llamaba "Propuesta educativa para apoyos prolongados y permanentes para personas adultas con discapacidad", todo ese nombre, lo aprobaron. Después ellos le pusieron CAIPAD (se llama Centro de Atención Integral para Adultos con Discapacidad), y nombraron, de acuerdo a la propuesta y todo, nombraron educadores, el ministerio los paga, a nosotros nos sirve porque nosotros no tenemos dinero para pagar gente; pero ahora esto no funciona porque la gente, yo le conté, no están capacitadas, el ministerio tampoco, las juntas directivas tampoco; entonces más bien es un show.

Estamos pidiendo de parte de la federación, cita con el ministro de educación, y ya nos pusieron hoy que para el 9, la mandamos ayer, y es que le mandamos copia a todos los gremios, entonces a ellos les asusta. Y ya hablé con el presidente de la ANDE, ahora que usted, me dijo que él iba a ir con nosotros, y bueno, tengo que llamar al CEC, y a la APSE, y le mandamos al CUSIMA ¿sabe qué es el CUSIMA? Es la Central Unitaria Sindical y Magisterial, entonces tiene todas las centrales y tiene la ANDE; es como una central unitaria sindical y magisterial. Entonces al ministerio seguro le asusta de pensar que los gremios, que ya no estamos solitos nosotros, que nos echen la policía, sino que están todos los demás a la par de nosotros.

Entonces ayer mandé la carta y hoy mandaron a decir que nos daban cita para el 9, pero el 9 no podemos porque el 9 vamos para otra parte, y entonces el 16, el martes

16 vamos a ir al ministerio de educación. Es decir, nosotros sí damos lucha, y estamos con todos los...Le voy a regalar otro documento, este es de la Defensoría de los Habitantes, de Defensoría cuestiona la educación en general ¿Usted es estudiante de educación?

Sherilyn: No, de Ciencias Políticas.

Organización No. 1.1: Ah bueno, yo saqué un diplomado en Ciencias Políticas, sí.

Vea, esta resolución es del 15 de marzo del 2006, del Concejo de Derecho Humanos, "El derechos de educación de las personas con discapacidad". Aquí la Defensoría cuestiona, con el Relator de Naciones Unidas que es el doctor Vernor Muñoz, ellos cuestionan la educación pero terriblemente. El ministro no tomó ni café, porque él estaba en esta reunión, y se fue, y entonces (espérese porque yo rayé, pero se lo voy a regalar).

Ellos cuestionan y dicen (espérese, yo rayé unas cosillas)... bueno, la Defensoría lo que dice es que la educación es segregada y segregadora (la educación especial); que la educación especial los muchachos no aprenden nada porque la gente de educación especial cree que ellos no pueden aprender, y que no es cierto. Entonces la Defensoría al final da (ah ve, aquí está), dice: la Defensoría propone un cambio al paradigma de la educación especial, dice, que ponen una educación segregada que da lugar a dos sistemas, el sistema regular (que es donde están los que sí aprenden, según la educación especial), y un sistema especial donde están los que no aprenden, entonces que va siendo nada, y uno le dice cómo se llama usted y ni siquiera saben. Aquí hay muchachos que tenían 9 años de ir a educación especial y vienen aquí y no saben ni cómo se llaman.

Entonces la Defensoría dice que las personas que trabajan en educación especial creen que las personas con discapacidad no pueden ser educadas, y que eso no es cierto, hasta en estado vegetativo la gente aprende. Entonces la Defensoría dice que debe haber una transición entre la educación regular inclusiva, y la educación especial y la educación inclusiva, porque dice que tienen una renuencia a capacitar los estudiantes con discapacidad, y la educación especial lo que quiere es que se expulse a los alumnos que tienen dificultad para aprender, por eso están en educación especial aprendiendo nada. Bueno, este documento es muy bueno porque, aquí al final, él pone conclusiones y recomendaciones sobre la educación (se lo voy a regalar).

Y después, las leyes que aparecen, este nosotros lo hicimos en este proyecto de ley (la federación, por la CNTC y la FEDEPRODIS) le pagamos a un abogado que se llama Frank Ulloa; y él nos diseñó este proyecto de ley. Aquí tiene los antecedentes, y se lo dimos a un diputado, y el diputado se lo dio a Óscar Arias y él lo hizo en un decreto ejecutivo, no en proyecto de ley; que no es lo mismo. Hizo un decreto y después hizo, nos invitó a que fuéramos, entonces nosotros no fuimos porque nosotros lo que queríamos era eso. Entonces hicieron un decreto ejecutivo y después

una directriz presidencial, y entonces como no les dimos bola, entonces lo convirtieron en un proyecto de ley, del 5 por ciento que acaba de salir, pero en el Estado nada más, en los tres poderes.

Y nosotros, don [...] está en una comisión que se llama Comisión Interinstitucional de Empleabilidad, él está como representante, entonces estamos haciendo un reglamento, porque la ley la hicieron sin reglamento y sin nada. Pero esta era la ley que nosotros queríamos (se la voy a regalar). Nosotros la hicimos y después el gobierno la convirtió en un decreto, y la convirtió en una directriz, y ahora la convirtió en una ley; pero sin reglamento, el reglamento lo están haciendo.

[INTERRUMPEN]

Ah bueno, entonces, es que yo lo que le quiero decir es que todas las luchas las damos nosotros, y entonces como nosotros nos metemos a luchar por las personas con discapacidad, entonces el Concejo dice que somos bochincheros, y no nos quieren, nos pasan viendo a ver cómo nos bajan el piso; y nosotros, figúrese que la Ley 7600 tiene 15 años, y nosotros tenemos un documento (ese que dice “Sigue siendo más lo pendiente que lo cumplido”) y la Convención tiene 2 años, ahora el 29 de setiembre se cumplieron 2 años y está en el papel. Y nosotros lo que promocionamos, y lo que promovemos, y lo que queremos que prevalezca es el modelo social; no el modelo rehabilitador, sino un modelo social, un modelo de derechos humanos.

Nosotros consideramos que las personas con discapacidad no son objetos de calidad, ellos no son objetos, y menos de calidad, son sujetos de derecho. Nosotros eso lo hablamos mucho, objetos de calidad, no: sujetos de derecho. Y nos molesta mucho las actividades que hacen en Bailando por un Sueño, y Teletón, “que porecito el cieguito, que comprarle un perro guía y que para comprarle el bastón porque el Estado tiene obligación con él”. Nosotros nos molesta mucho cuando comienzan a decir “estoy bailando por un sueño, y un cieguito que tengo que darle plata” ¿Usted ha oído eso? Nosotros esos programas no nos gustan. El paradigma es: sujetos de derechos, no objetos de calidad.

Claro que hay personas que ocupan que les ayuden en determinado momento, y todo; pero no queremos que la población en general con discapacidad se vea como objeto de calidad, y que entonces tengamos sueños de que le vamos a dar al colegito tal y a la escuelita tal, y el Estado tiene la obligación con la escuelita tal. Pero entonces el Estado deja que Canal 7, no sé cuál otro que hacen actividades para darles plata. Y nosotros seguimos con el paradigma nuevo.

¿Usted sabe los paradigmas que ha habido en discapacidad? Hubo el primero que era de exterminio (como de los nazis y en la misma Grecia que los tiraban al mar, y creían que eran espíritus malos, y que eran castigos de Dios, y de todo); después viene el paradigma o modelo rehabilitador médico (que entonces la persona con discapacidad es el problema, y entonces hay que rehabilitarlo y ver cómo se hace para que se

adapte al medio); y nosotros abogamos por el modelo social, y entonces decimos que la discapacidad son limitaciones agravadas por el entorno y por las barreras actitudinales de la gente (las barreras son arquitectónicas, pero también son actitudinales).

Tengo un amigo ciego que es periodista, que trabaja conmigo en el COINDIS, que él dice, yo en mi casa no tengo discapacidad, porque todo me lo han adaptado, y entonces yo me muevo, cocino, y de todo; pero apenas salgo de la casa ya tengo discapacidad porque choco con todo, y la gente no saben cómo ayudarme, y me botan el bastón, y si yo estoy así me ponen una moneda, y él trabaja y gana. Dice que a él le ha pasado más de una vez que dicen: “ay porecito el cieguito démosle una moneda”. Dice que dice, “no, yo -no la ocupo”, “ay sí, yo sé que le da pena, pero cójala, cójala yo se la regalo”. Y él es Máster en periodismo, y trabaja en la Fuerza y Luz y trabaja conmigo en el Comité de Información.

Organización No. 1.1: Por eso es que tienen la camiseta “Nada para nosotros sin nosotros”; nosotros tenemos ese lema. Pero vieras cómo ha costado, nosotros mandamos una carta a la Asamblea Legislativa, y los diputados del PASE nos han apoyado diciéndoles sobre la consulta; y cuando ya nos estaban consultando, el Concejo mandó una carta diciendo que nosotros no teníamos personería jurídica y que por qué nos iban a consultar. Aunque le parezca mentira, yo se los dije un día: pero la razón de ser de ustedes son las personas con discapacidad ¿por qué ustedes no quieren el progreso de ellos? “No, porque al que tienen que consultarle es al ente rector”. Y al ente rector le consultan y no hace nada.

Yo le voy a dar estos documentos, voy a traérselos.

Sherilyn: Sí, le iba a preguntar si me podía conseguir el campo pagado que me había dicho, la carta que le había dado al señor del CNTC, y si me podía decir la fuente...

Organización No. 1.1: Apúnteme eso porque eso tengo que buscarlo ya con tiempo.

Sherilyn: ...de las organizaciones afiliadas.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: ...yo tengo una hija con una discapacidad muy grave, pero yo no soy una persona que pueda estar invirtiendo mi plata en... yo donde los veo que vienen y que no tienen plata, y yo les doy, después el Concejo no quiere pagar, ni nada.

Tome, esta es la carta que mandamos al Tribunal Supremo sobre las votaciones la vez pasada.

Nos pronunciamos sobre la ley de transito también, nosotros fuimos los que paramos la ley de transito.

Sí, yo le iba a preguntar que ¿cómo fue ese enredo? Yo vi que habían hecho un...

Organización No. 1.1: Veá, nosotros hicimos una protesta frente al Concejo, porque la directora del Concejo, viendo que habían cuatro artículos que dañaban a las personas con discapacidad, que les obstaculizaban su vida, y todo; se fue para México a una reunión y se llevó a (una de la que él decía de la junta directiva) a una muchacha de silla de ruedas, es que también las personas con discapacidad a veces se alinean donde les estén dando, que le presten el carro, y todo; es que esto es lo más grave.

Entonces, nosotros, había cuatro artículos en la ley de tránsito que iban a perjudicar, uno, creo que era en el artículo 91 (ahorita le doy el documento), creo que era el artículo 91 que alargaba la vida útil de los buses (creo que 15 a 20 años se le estaba alargando la vida útil a los buses), entonces tanto usted que no tiene discapacidad, como yo que tampoco tengo discapacidad, más los que tienen, iban a anda en pedazos de buses. Después el otro era que decía que les iban a quitar las multas a los administradores y jefes de centro comerciales y lugares donde hay espacios para las personas con discapacidad y no se respetan (como este, usted vio, yo fui a quitarlo, pero a mí no me corresponde irlo a quitar es el tránsito el que tiene que venir y hacerle un parte), se les iba a quitar la multa, entonces a nadie le importa que las personas con discapacidad les quiten los espacios. El otro artículo era que ponían que los ciegos podían ingresar al bus con el perro guía, pero hay otros animales que son de apoyo también, otros perritos que junten llaves, y entonces esos no podían entrar en los buses.

Es que no me acuerdo de los artículos hace tanto de ese pleito.

Y entonces, había otro artículo que decía que tenían que presentar para la licencia en las mismas condiciones que los demás, y las personas con discapacidad tienen que tener dispositivos especiales en los autos, porque si tienen las piernas que, digamos, tienen que tener carros automáticos y diferentes.

Entonces nosotros desde marzo le habíamos mandado una carta a los diputados con copia al Concejo, y el Concejo no movió un dedo. Entonces nosotros hicimos una protesta frente al Concejo y cerramos la calle, y todo, y a una hora pico; las organizaciones nos reunimos en el Concejo y acordamos hacer una protesta al frente, dijimos, para ver si el Concejo reacciona. Y la hicimos al frente, paramos el tránsito, trajimos una tumba cocos, y la gente más bien de los buses decían que "sí, que qué barbaridad".

Y bueno, mandamos a la Asamblea Legislativa, los diputados no le dieron como mucha importancia. Entonces, nosotros presentamos una consulta a la Sala Cuarta, y paramos la ley de tránsito; que el pueblo costarricense le agradezca a las organizaciones de personas con discapacidad, nosotros fuimos los que paramos la ley de tránsito, y entonces ya se quedó. Y ahora el día que estuvimos en la Asamblea Legislativa, el 29 de setiembre, que estuvimos, no celebrando porque no se ha cumplido, pero haciendo una denuncia de que la Convención no se ha cumplido,

estuvo doña Gloria Calderón, Bejarano de Calderón, y se comprometió, dice que ella están en la comisión de tránsito, que ella se compromete a que no van a dañar, vamos a ver si cumple.

Pero la protesta por la ley de tránsito la hicimos nosotros, el Concejo no ha movido un dedo. Cuando la directora vino de México, vino a decir que “ay que le estaban dando su lugar al Concejo”. Entonces nosotros mandamos una aclaración, no contra ella, sino diciendo que las organizaciones, los diputados libertarios; de todas las fracciones nos apoyaron, muchos libertarios y del PAC, y del PASE, y doña Lesbia que sí era del PAC ella. Ellos fueron los que firmaron la consulta y paramos la ley de tránsito.

Pero fuimos las organizaciones, el Concejo más bien nos pasa echando encima a la gente, diciendo que nosotros somos un brazo del PASE, que nosotros le financiamos la campaña al PASE; inventando cosas porque el PASE es el que más nos ayuda, todo es político en este mundo, no hay nada que no sea político. Como dice don [...], si usted dice “yo no me meto en política”, esa es su política, no meterse en política.

Entonces, bueno lo de la ley de tránsito. Lo de la Convención, nosotros tuvimos una reunión en la Asamblea Legislativa el 29, la Defensoría de los Habitantes estuvo con nosotros, denunciarnos que no se ha cumplido la Convención, porque hay que homologar las leyes y no las han homologado; todas las leyes del país tienen que cambiar, de acuerdo a la Convención, y no han cambiado, y la gente que tiene el poder político no se ha preocupado. Y a nosotros lo que nos queda es el derecho al berreo y a estar haciendo protestas, pero somos las organizaciones las que hacemos las protestas.

Y no sé que el Concejo tiene temor porque es el Estado, les da miedo que los echen o que los quiten, o algo, con miedo no vamos a ninguna parte [NO SE ESCUCHA BIEN]

Ya le dije este “No más promesas, queremos acciones concretas”...

Sherilyn: Sí

Organización No. 1.1: ...un comunicado de prensa.

Y esto de que tienen que consultarnos, tienen que consultarnos; y el Concejo ni nos consulta ¿qué esperamos del Concejo nosotros? Nada. Y el Concejo es el que tiene plata para movilizarnos...

Sherilyn: Pero ¿esa política siempre ha sido así?

Organización No. 1.1: Sí, es que el Concejo tiene 37 años de existencia

Sherilyn: Pero ¿no se ha llegado a ningún director ejecutivo que cambie? ¿Todos tienen la misma?

Organización No. 1.1: Es que sí, lo que quieren es acomodarse...

(espere para ver si encuentro el...)

Ah bueno, la CNTC es la que da clases de lesco, da clases de computación, para que vea que es a través de nosotros, de las organizaciones. La CNTC está capacitando 30 personas en lesco, y el Concejo no tiene una sola que interprete lesco, ahí si llega un sordo...y la CNTC todos los martes de 2 a 4 dan clases de lesco, ahí en la CNTC que queda en la Calle Bell, queda de la Quinta Amarilla 50 metros al norte, o sea de la entrada del Hospital de Niños 250 metros al norte, casi a la par de la Conferencia Episcopal, y ahí los martes una muchacha sorda, que es del Comité de Información, le da clases a 30 personas de la sociedad civil. Un maestro de aquí está yendo, y el Concejo no se preocupa por nada de eso, y entonces usted ve que ni en las universidades, ni en la Caja del Seguro, ni en los bancos hay nadie que interprete lesco; entonces los sordos llegan y qué, lo que hacen es regañarlos, y decirles que no les entienden.

No hay documentos en Braille, el Concejo no tiene. La CNTC está dando clases de computación a personas con discapacidad, en el ICAES (en el Instituto Centroamericano de Estudios Sociales), que queda en Coronado, ahí hay un proyecto de la OEA que se llama "Poeta", y ahí las personas con discapacidad reciben computación.

Nosotros tenemos un proyecto de computación aquí, tenemos una sala que la estamos adecuando para dar computación a los muchachos, y ahora vamos a trabajar con el Concejo de Persona Joven que nos están ayudando hasta para recreación, dijo don [...] ahora, y bueno, recibimos de otros. La municipalidad, la ingeniera vino porque nos van a techar un pasito, cubierto, porque nosotros queremos tener un pasito cubierto porque sino ellos se mojan cuando pasan para las aulas, y se pone resbaloso la rampa, entonces la municipalidad nos va a ayudar.

Pero sí, la ayuda la recibimos a través de las organizaciones, a través del concejo de la Junta de Protección Social sí ayuda mucho...

Sherilyn: ¿Y ustedes cómo se gestionan con la Junta?

Organización No. 1.1: Uno presenta todos los documentos al día y lo que ellos piden. Como ahora, la municipalidad nos dejó ahí unos requisitos que tenemos que cumplirlos para que nos ayuden con 4 millones para techar; y la Junta de Protección también, ellos piden requisitos y las organizaciones que cumplimos con los requisitos tenemos acceso a los fondos, ellos dan fondos para necesidades básicas nada más.

Y este taller, como tiene 40 años, nosotros tenemos muchas cosas, por ejemplo, este edificio, todo este edificio es de la asociación, entonces alquilamos esta parte a un gimnasio, [...] entonces esa plata se invierte aquí, entonces no tenemos problemas económicos, nosotros no tenemos muchos problemas, les damos incentivos a los muchachos que no tienen pensión y que no tienen nada. Se les da almuerzo, desayuno y café en la tarde, ellos vienen aquí de lunes a viernes, de 8 de la mañana a

4 de la tarde. A las 9 de la mañana les damos desayuno (frutas y leche, y todo), a las 12 se les da almuerzo también (carne y ensalada, y de todo); ellos comen muy bien aquí, por eso no se quieren ir ninguno, cuando no tienen que venir ellos sufren, se les da un vaso de leche a los que quieren, a los que no quieren se les da fresco, y a las 3 de la tarde se les da café o agua dulce o té (con pan, con jalea, y quesadillas, y pan con jamón y de todo), ellos comen aquí muy bien.

Se les gestionan becas, se les gestionan pensiones por el Régimen No Contributivo de la Caja de Seguros, y los que no tienen nada se les da un incentivo por parte del taller, de plata, 10 mil pesos, o así, para que se ayuden con los pases. Y los maestros de aquí funcionan muy bien, hay tres maestros muy buenos, hasta inglés les enseñan, les dan computación, les enseñan hidroponía. Hay una maestra que está recibiendo inglés, entonces lo que ella aprende se los enseña a ellos también. Y nosotros creemos en que ellos pueden aprender, y se les da capacitación, y se les da alfabetización porque aquí no es lecto-escritura, sino alfabetizar. Y vienen aquí grupos de enfermeras, de universidades, y le dan soporte psiquiátrico a los muchachos que tienen problemas de discapacidad mental; y viene gente de la Universidad Nacional, también, a enseñar a leer y escribir.

Tenemos mucha participación de estudiantes de las universidades porque nosotros trabajamos con el paradigma social, nosotros podríamos decir “no, qué le van a venir a enseñar nada, no aprenden”, porque ellos sí aprenden, y a pesar de que ya uno grande y con discapacidades le es más difícil porque tiene limitaciones, pero nosotros...

[INTERRUMPEN]

Bueno, entonces, eso es, aquí todo, todo, todo, todo lo que se ha dado, absolutamente todo, es por la lucha de las organizaciones; con las uñas, sin plata, habíamos ido a aguantar hambre, hemos ido a llevarnos un aguacero todo el día (como el año pasado) que nos mojamos todos porque estaba lloviendo, yo vine con los pantalones empapados hasta aquí, y las organizaciones, las de la federación son las que llegan. Y nos mojamos en la Asamblea Legislativa, Francisco Antonio Pacheco salió porque seguro le dio cosa, y salió a prometer de todo y después se fue y no cumplió nada. Pero, bueno, yo lo que le quiero dejar claro con las preguntas tuyas, es que nosotros sí luchamos, lo que pasa es que no tenemos el apoyo del Estado, no hay voluntad política, nos prometen una cosa, y por eso fuimos a esto “Personas con discapacidad piden igualdad a políticos”.

Sí, no, digamos, mi intención no es que crean que yo pienso que no trabajan, sino lo que quisiera saber, yo lo que me he topado con esta tesis es que no hay información de nada de organizaciones. Yo tuve que hacer los antecedentes de cómo se organizaron, cómo empezaron las organizaciones, solamente encontré una tesis, y no hay nada.

Organización No. 1.1: Sí, es que las organizaciones comenzaron a dar luchas buenas, cuando llegamos nosotros, tal vez es feo decirlo, pero así es. La Ley 7600 salió en 1996, y en el 2000 fue que nosotros nos organizamos como red; y hasta ese momento ni siquiera existía el Comité de Información, y el Comité de Información en los transitorios decía que el Concejo de Rehabilitación en coordinación con las organizaciones tenía que darles, cómo le dijera, darle vida al artículo 12 de la Ley 7600 que es el que habla de todo eso. Entonces ya nosotros nos metimos y hicimos la primera asamblea, nombramos la primera directiva del Comité que tenía que tener ya cuatro años de existencia, y no existía. Y nosotros nos metimos, yo quedé en el Comité, quedó el que es diputado ahora, Joaquín Porras, uno que es de silla de ruedas, que es diputado del PASE. Bueno, esa fue la primera directiva, un señor Jesús Hernández que es ciego, no teníamos ni un cinco, nos teníamos que reunir en el comedor del Concejo, hasta que logramos que nos dieran una oficina, y después nos quitaron un pedazo de la oficina. Pero ahí hemos estado dando la lucha.

Y la organización que tiene más gente, y todo, es la de nosotros. Entonces, a partir de ese momento las luchas se comenzaron a dar más fuertes aquí, porque nosotros nos metimos y no hemos claudicado. Y hemos sacado campos pagados, hemos luchado por la ley de tránsito, por todo, por la Convención, por el cumplimiento de la Ley 7600; pero lo que pasa es que no somos débiles, en el diagnóstico dice hemos sido débiles, pero no hemos sido débiles, lo que pasa es que no tenemos la fuerza necesaria, porque no tenemos fondos, primero, y segundo, el Concejo no nos apoya. Entonces eso es el problema.

Pero las organizaciones existen, hay como 100, las de nosotros son como 25. Ah bueno, somos una organización regional, la federación, tenemos la representación en el SICA. Don [...] es el fiscal del comité consultivo del SICA, del capítulo Costa Rica, pero representamos en Centroamérica; nosotros trabajamos con la integración centroamericana y con el SUCA (las universidades públicas de Centroamérica tienen un organismo que se llama el SUCA ¿usted sabe verdad? El comité del SUCA). Yo he asistido a reuniones, fui a Guatemala (ahora acabo de ir a una reunión con todas las organizaciones en Centroamérica), estuve en octubre, estuve en Nicaragua, nos reunimos con 70 personas de organizaciones de Centroamérica; y yo, por supuesto, llevé el tema de discapacidad. Y en Centroamérica ellos ponen correos para acá y nos felicitan porque nosotros somos los que hemos llevado el tema de discapacidad a todos los trabajadores, no solo a los de discapacidad.

Entonces ahora estuvimos con gente de Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Panamá, estuve yo en la reunión, porque yo saqué un diplomado en Ciencias Políticas y Social, a nivel centroamericano, lo hicimos con gente de toda Centroamérica; y entonces los problemas son parecidos. Entonces nosotros ahora estuvimos, y se asoció la gente de Nicaragua a nosotros, la de SOLIDEZ. Es decir, nosotros tenemos el tema en Centroamérica, y en Holanda, y en Venezuela, y en todo lado; porque estamos asociados a la CNTC y al CUSINA, nosotros somos una organización del CUSINA.

¿Qué más? Voy a ver qué me encuentro.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: ...nadie hacía nada porque, pensando que como eran loquitos, y que entonces mandaban los presos, los reos que son también con discapacidad pero que tienen otras costumbres, y los tienen en una promiscuidad. Nosotros fuimos a la Caja de Seguros a hacer una marcha, y después nos fuimos para la Casa Presidencial y la ministra de salud nos recibió y nos prometió de todo, pero nosotros hemos dado lucha por todo...

[INTERRUMPEN]

Bueno, le voy a decir qué tengo aquí, vea. “Organizaciones sociales de personas con discapacidad exigen que se les consulte proyectos de reformas a la ley de tránsito”, aquí está todo. Esto fue un campo pagado. Proyecto de ley de tránsito.

“Reforma a la ley de tránsito lesiona los derechos de las personas con discapacidad”, esto salió cuando...aquí está “el movimiento social de organizaciones de personas con discapacidad de Costa Rica nos manifestamos en contra del dictamen de mayoría del proyecto de reforma a varios artículos de la ley tránsito”. Ve esto lo sacamos en el periódico, un comunicado urgente, firmado lo mandamos a la Asamblea Legislativa, hicimos todo lo que tuvimos que hacer.

Aquí está ya más completo, porque ya tiene los cuatro artículos, el artículo 68bis “en el caso de que una persona con discapacidad el procedimiento para obtener el certificado de idoneidad no podrá ser diferente el que utilice el resto de conductores” (yo le puedo dar esto).

Bueno, y aquí están las recomendaciones de los otros.

El COINDIS es este Comité, el Concejo le decía Comité con Discapacidad, y entonces nosotros peleamos que se le pusiera Comité de Información de las Organizaciones de Personas con Discapacidad. los cuatro loguitos yo los traje de Cuba, los cuatro loguitos que usan ahora, y nunca nos han dado importancia de nada. Aquí usaban solo la silla de ruedas, que es el símbolo internacional de la discapacidad, yo fui a Cuba a una convención sobre discapacidad al Centro de Convenciones de La Habana, y ahí vi los cuatro loguitos (el de discapacidad mental que tiene como una flechita; y una orejita que es el de los sordos; y el de los ciegos el bastón) y esto que yo lo traje de Cuba.

Vea, el comunicado de prensa, nosotros sacamos este comunicado, dice “permisible, risible, y una herramienta para provocar más personas con discapacidad”, la nueva ley de tránsito. Esto lo sacamos nosotros en el periódico.

Ah, bueno, esto es un resumen de la Convención, que el abogado ese Frank Ulloa, que era el fiscal de [...], él hizo esto, para explicarle a la gente, y a los diputados, y todo, qué era la Convención (le puedo regalar uno si quiere).

Ah bueno, esto es un discurso que nos mandaron de Óscar López que se dio cuenta de la reforma a la ley de tránsito “gracias a que usted está bien despierto”. Ve, la gente le reconoce a uno, pero el Concejo no. Vea, dice, “madre, le envió el discurso de Óscar López que por fin se dio cuenta de la reforma a la ley de tránsito, gracias a que usted está bien despierta porque la verdad que ni cuenta se daba, y aquella abogada que le dijo a usted que esa reforma al artículo 32 no implicaba nada, pues bien, algún día las personas con discapacidad tendrán que agradecerle a ustedes ese gran esfuerzo que hacen. Saludos, Damaris”. Es una periodista.

Es que yo estoy muy interesada en ayudarle a ellos entonces a mí no se me pasa nada. Yo veo el periódico, monitoreo.

Ah bueno, vea, “una deuda histórica”, vuelva a ver. Esto salió en el periódico despuesito de eso. Por lo menos promesas hacen, porque se dan cuenta que uno...

Vea, en este periódico salió en La Nación el 1 de febrero, nosotros el 30 de enero fue que estuvimos en la prensa, entonces salieron [NO SE ENTIENDE BIEN]... Laura Chinchilla “una deuda histórica: el rostro humano de la discapacidad”. Un día le reclamábamos, y aquí salió otro, no ve “lucharemos por la mayor accesibilidad, no discriminación, e igualdad de oportunidades”. Es lo que nosotros reclamábamos, pero siguen haciendo esas promesas y no las cumplen.

Este otro comunicado de prensa (espere para ver de qué es esto). Bueno, esto era lo de Haití.

Sherilyn: ¿Y no hay ningún documento de cuando se formó la red, que haya quedado de eso?

Organización No. 1.1: Sí, yo lo tengo, es que nosotros, a mí se me había olvidado la parte que él contó.

Vea, yo vine aquí, y yo tengo una hija con discapacidad, pero yo no vine por eso, yo me pensioné en el Magisterio, entonces me llamaron, de aquí me comenzaron a llamar, a decirme que no me conocían pero que les habían dicho que yo era muy activa, porque yo le conté, yo tengo formación de la ANDE, pero soy una dirigente comprometida. Entonces yo había trabajado, fui directora 7 años en una escuela muy grande aquí, entonces una señora que tenía dos hijos aquí se comunicó con una de la junta de educación de la escuela donde yo trabajaba, entonces ella le dijo jálense a doña [...] para allá, es muy activa.

Entonces me comenzaron a llamar, yo vine aquí. Yo a la junta de aquí les dije, aquí no se vuelven a esconder muchachos, vamos para el desfile, vamos para todo. Cuando el aniversario de la Defensoría de los Habitantes nos invitaron y llevamos todos los

muchachos, y algunos tomaron vino, y de todo. Y los llevamos como si nada porque a la gente le da vergüenza “ay que hablan tonteras y que echan babas, y que todo”. A nosotros no nos importa eso, nosotros eso no nos importa, nosotros los llevábamos y la gente que se acostumbre porque ellos tienen que vivir en un mundo igual.

Y entonces no les daban el incentivo, ya me acordé, ellos les daban un subsidio y tenían cuatro meses de no darles el subsidio, así nació la Red [...]. Entonces nos fuimos, a Miguel Ángel Rodríguez, a hacerle una protesta al Hotel Irazú, y entonces Miguel Ángel se puso como un papel, blanco, donde nos vio. Pagamos un bus y de todo, y aquí, y otras organizaciones, y llegamos, y por el presupuesto. Y entonces bravísimo diciendo que no lo pusiéramos en ridículo, que estaba gente de todo el mundo. Y así lo pusimos, en ridículo, no nos fuimos. Y después nos reunimos con el ministro de trabajo, y entonces ahí consideramos que debíamos formar una red, y la formamos.

De fijo le paso, yo tengo un documento como este, este es del Taller Protegido, cómo nació, si lo quiere...

Y vieras que este fue para el 40 aniversario, y la reflexión es muy linda, porque es para aceptar, porque la gente dice “que asco riega babas” Di qué, el come con nosotros y todo, y qué vamos a hacer, es una persona más en el mundo, con limitaciones, pero una persona. Nosotros no nos gusta que les digan discapacitados...que la gente dice “mongolitos” y, cómo es que dice, “minusválido”; yo me iba a agarrar con un señor hace poquito en la CNTC, yo soy del comité ejecutivo de la CNTC, yo formo parte del comité ejecutivo; y un señor que es educador pensionado llegó, y dice (yo estaba proponiendo a un muchacho ciego para la fiscalía de la CNTC), y entonces decía “pero es inválido”. Y se quedan todos viéndome a mí, así. Le digo yo, inválido no existe, nadie vale menos, así no se dice. Y dicen “uy le acaba de dar un leñazo doña[...]”. Y entonces le metí una regañada, después le llevé esto y le llegó a pedir disculpas.

La gente dice inválidos, minusválidos, deficientes, discapacitados; todos es peyorativo. Darle el lugar y una imagen positiva a las personas con discapacidad, todos los debemos de hacer...

Sherilyn: ¿Y no tienen algún documento donde estén todas las organizaciones que están afiliadas?

Organización No. 1.1: Sí. Lo que quiero ver es lo del campo pagado. A nosotros nos dolió cuando salió en el periódico, un muchacho, Nicolás Aguilar, que La Nación le dio mucha cobertura lo de eso, la promiscuidad. Esto se le mandó a los diputados.

Sherilyn: Y doña[...] ¿no hay ningún diputado de ahora o de la anterior, de la Administración de Arias, que de verdad se hubieran comprometido, que trabajaran directamente con las organizaciones?

Organización No. 1.1: No, muy difícil. Ahora, la esposa de Óscar López, la diputada Rita Chávez, esa es muy buena, y nos apoya mucho.

Sí aquí está el comunicado que hicimos nosotros. Sí, esto fue un comunicado de prensa.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: “3 millones a Fernando Astorga por 15 días de capacitación” ¿por qué tienen que pagar eso si tienen el montón de gente? Estamos mal. Y quieren la Ley 7972 que es el impuesto a bebidas alcohólicas y a los cigarrillos también, el 5 por ciento se lo dan al Concejo. FODESAF les da plata. Y a usted no le pueden decir en el Concejo que han luchado por nada de lo que le hemos dado nosotros, y ni nos hacen caso. Y entonces se enojan, no nos acompañan. Y la directora de ahora es muy mandona y muy dominante, y pelea con los empleados también, pero ellos se unen para no perder el trabajo, entonces ellos se quedan callados.

Ha habido tres directoras ejecutivas, el problema es que son maestras, no son administradores. Esta es una maestra de educación especial, con un Máster en educación, pero no es lo mismo, y por eso nosotros decimos que el Concejo, Álvaro Mendieta, por ejemplo, podría ser el director del Concejo; Otto Lépiz, este muchacho que está aquí es preparadísimo. Pero ponen una persona que ni familiares con discapacidad tiene, entonces no le interesa.

Sherilyn: Sí es que es por política que se ponen a esa gente.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: Tenemos una pastoral social en discapacidad, la iglesia está involucrada con nosotros, en San José. Nosotros creamos una pastoral social para darles formación. Fue inaugurada como hace 2 años, una pastoral social en materia de discapacidad, y Leonardo va mucho, ellos son los que más van a los barrios del sur, a La Carpio, a todos esos lados vamos a dar capacitación a los chiquitos y a la gente para que sepan cómo tratarlos a ellos.

[INTERRUMPEN]

Organización No. 1.1: ...por sus hechos los conoceréis, nosotros funcionamos, por las limitaciones y los problemas, nos movilizamos y funcionamos-, y no dejamos un solo problema de discapacidad. Lo que pasa es que donde ven que no tenemos el apoyo del Concejo y de todo, nos discriminan.

Álvaro Mendieta trabajó en el Concejo, yo no sé qué pensará él del Concejo.

¿Qué piensa él?

Sherilyn: No sé, es que la verdad es que hasta ahora conozco este lado crítico del Concejo porque no hemos hablado como del Concejo.

Nosotros, vieras lo que costó que le pusiéramos, fijáte que decía, el Comité decía, el Comité con Discapacidad, y luego yo al Comité, y le digo yo ¿por qué Comité con Discapacidad? El Comité de las Organizaciones Sociales de Personas con Discapacidad, y le decidimos poner eso. Y después los cuatro loguitos, cuando yo fui a Cuba. Vieras como hay en Cuba personas con discapacidad mental, y de todo; con la pobreza y el bloqueo que tienen, es increíble, uno aunque no sea comunista, porque si uno habla bien de Cuba dicen que uno es comunista, y uno es socialista y de todo; pero sin serlo uno tiene que darle al César lo que es del César, vieras cómo tratan a la gente, el ministerio de trabajo los tiene a ellos trabajando, hay un lugar que se llama Santa María que queda como a 40 minutos de La Habana, una playa, a la orilla del mar hay casitas para las personas con discapacidad mental que viven una vida bien, con pareja y todo.

Y aquí...

[HABLAN DE NOTICIA DE LOS CENTROS PENALES]

Anexo 12

Código: Organización N°. 2

Técnica: Entrevista semiestructurada

Posición estructural: Presidenta Organización.

Fecha: 24 de octubre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Sherilyn: Cuales fueron las razones que motivaron la marcha del 29 de mayo del 2003?

Organización No. 2: Bueno la marcha fue.... Este... diay... pedir por los derechos de las personas con discapacidad en los diferentes ámbitos desde trabajo, salud, transporte, educación, un poquito de todo; y sobre todo, si no me equivoco, también este... eeehhh... ehhh... estábamos empujando lo de la convención sobre los derechos humanos, que se ratificara.

Sherilyn: (balbuceos)...A partir de la investigación que yo hice bibliográfica nada más, yo encontré que hubo un proceso de negociación con el gobierno... (sonido de aprobación de la entrevistada)... entonces yo quisiera saber si usted me podría dar información o sintetizarme como fue el proceso, como se desarrolló?

Organización No. 2: Bueno con el gobierno... déjeme ver aquí sería el Consejo Nacional de Rehabilitación... que se abrió la negociación, se envió la información a las organizaciones, incluso los mismos transportistas si no mal recuerdo fueron los que empezaron a empujar todo este asunto de la negociación con las organizaciones y el mismo consejo, para poder llegar a un acuerdo con respecto a los buses por que ya se estaban... ya se habían cumplido los periodos de la ley 7600 verdad... y antes de que sucediera una sorpresa como había pasado con lo del asunto de Federico Vargas. Que Federico Vargas este... gracias a Dios logramos bloquear ese primer avance para que no tocara la ley 7600 cuando lo del asunto de transporte si no mal no recuerdo. Por ahí empezó todo el problema de transporte, la primera vez, que logramos neutralizar esa parte y no avanzó más la negociación de transporte y hasta ahí llegamos. Después se volvió con segundo intento, donde los mismos transportistas, el consejo y algunas organizaciones estuvimos tratando de negociar, pero eso si con el fin de que no se tocara la ley. Verdad? Que era un acuerdo si no me equivoco de los 8 puntos, no se si vos lograste verificar algo?... (sonido de aprobación de entrevistadora)... En donde la idea era llegar a una negociación, pero sin tocar la ley. Lamentablemente se dieron una serie ahí de situaciones bastante fuertes con el mismo movimiento de personas con discapacidad y otros movimientos que no estaban

empapados de lo que se estaba haciendo y diay metieron ahí... que te digo... metieron la cuchara por así decirlo y se empezó a (balbuceos) tomar otros rumbos verdad... eh (no entiendo la palabra que dice) que también dieron otra versión diferente de lo que se estaba haciendo verdad?... que se iban a hacer por 8 años, pero eran 8 años pero bien bien, nosotros tratamos de que fueran 8 años pero tratando de ir cumpliendo poco a poco con todo lo que nosotros buscábamos hasta llegar a que la flotilla fuera el 100% accesible como lo que buscábamos que decíamos que era preferible, al menos los que estábamos negociando los 8 años, que bueno... ve lo que se está dando. Cuantos años tenemos de que ya no son 8 años, son más de 8 años y no logramos nada... nunca se cumplió como debiera y todavía están debiéndonos un montón de cosas y tras de eso violentaron la ley 7600.

Sherilyn: Como fue la actitud, digamos de los representantes del gobierno ante las acciones que se hicieron con esas 8 peticiones que se hicieron y la marcha en sí?... o sea como lo recibieron?

Organización No. 2: bueno al menos, es que como te digo el movimiento estaba dividido algunos no estaban de acuerdo con el acuerdo de los 8 puntos, otros decían que la ley no se tenía que tocar que los transportistas tenían que cumplir con ese 100% como decía la ley, pero los transportistas también decían que ellos no podían cumplir con el 100% como tenía que ser y que tenía que ser de una forma poco a poco, entonces hubo un problema bastante serio porque al final tanta lucha tanta negociación termino yéndose por la borda y al final fueron los diputados los que tomaron las últimas decisiones. Gente disparaba cartas por un lado, gente por el otro lado, diay ya al final no nos querían ni ver en la Asamblea Legislativa.

Sherilyn: ¿Cuáles fueron los obstáculos y los avances que se dieron cuando se realizó esa negociación?

Organización No. 2: Bueno, primero nosotros sentíamos que íbamos bien con los transportistas que hubo claridad, lógicamente había que tener mucho cuidado porque ellos son muy astutos, nosotros tratamos de equilibrar las cosas principalmente a nuestro favor, tratar lo máximo de que se lograra y te soy sincera yo sigo pensando de que si se hubiera logrado el acuerdo de los 8 puntos hubiéramos tenido más de lo que tenemos ahora. Yo creo que si vos ves todo lo que hicimos con ese acuerdo... prácticamente estábamos garantizando el 100% de la flotilla a los 8 años. Pero la gente no estaba conforme porque es cierto que ya teníamos muchos años de esperar que se nos reconocieran nuestros derechos, tener los buses accesibles, pero definitivamente la accesibilidad no es solo de transporte, la accesibilidad hay que ver que también tiene que ver el MOPT, la municipalidad de San José por las aceras por las paradas de buses por una serie de cosas que hay que tomar en cuenta; y lamentablemente este país... si nosotros no nos pusimos de acuerdo, di ahora nuestro mamá o nuestro papá gobierno menos porque nunca van a tener una verdadera comunicación entre sus mismas instituciones. Que para lograr lo que nosotros buscamos todavía hoy en día hay una verdadera alianza entre el MOPT, acueductos,

incluso fuerza y luz, municipalidad de San José y las diferentes instituciones que tengan que ver con este tema para lograr de verdad plasmar esa realidad... porque tienen razón yo digo los transportistas porque como se va a montar una persona en un bus con rampa si de viaje hay un desnivel grandísimo en una calle donde no pueden colocar la rampa y la persona que está en una silla de ruedas no se puede bajar... de quien es la culpa ahí? Si el bus está cumpliendo con su rampa... lo ponen a la mitad de la calle pero de la persona tiene que ver como se tira de la acera porque a veces no hay rampas en las esquinas y son unos (no se entiende que dice)... yo creo que incluso vos puedes pedir una copia de una entrevista que hizo Pilar Cisneros que se acordó de un muchacho que tuvo un accidente y que quedo no se cuanto tiempo en silla de ruedas, lamentablemente la gente se acuerda del mundo o de las personas que tenemos alguna discapacidad y de las barreras que tenemos, cuando tienen una discapacidad temporal. Entonces ahí son súper reportajes en donde evidencia, y eso lo puedes sumar a tu investigación, las tragedias que vivimos las personas con discapacidad. Esto no es un asunto solo de los transportistas, es de las mismas municipalidades de San José, el mismo Concejo que tiene que haber un protocolo en accesibilidad; que ya existe, ya existe el protocolo en accesibilidad, que la gente sepa que hacer y cómo hacer para que no pase como con la municipalidad de San José en este caso que por ejemplo le piden a los mismos dueños de locales que si tienen un hueco que lo cierran y las personas vienen lo cierran, hacen una rampa y no tiene ni siquiera las medidas de la ley; o el hueco lo cierran ponen una tapa por ejemplo para lo que son las parte de aguas negras y le ponen un hilito de hierro para levantar la tapa, no sé como se llaman, y resulta que claro diay se puede levantar pero a la hora de pasar las personas con o sin discapacidad se van de cabeza porque donde caminan, donde van a pasar por ahí pegan el zapato pegan cualquier cosa en sus carreras y terminan lesionados. Por eso es importante de que haya un protocolo en accesibilidad, porque así la gente puede tener claro cuáles son esas necesidades particulares que existen en esa área y poder subsanarlas.

Sherilyn: Como considera que fue la actuación de las organizaciones y de personas con discapacidad en el proceso desde una perspectiva crítica.

Organización No. 2: Pues bastante difícil porque en realidad fue un criterio sumamente dividido y lógicamente si no hay un acuerdo claro no se pueden tomar decisiones como debiera y nosotros al menos como federación trabajamos por las organizaciones que están adentro de la organización, nosotros no podemos hablar por otras organizaciones. Tratamos de sumarnos a la negociación y apoyar y ayudar pero nunca tomar las decisiones de los demás; y lógicamente como te digo esa vez en la Asamblea Legislativa a pesar de que el Concejo estaba negociando, bueno y aparte de que el Concejo todavía está en un proceso de que tiene que tomar un liderazgo como ente rector y fiscalizador que todavía no se siente como tiene que sentirse y por eso diay tiene que haber un cambio total en todo: un cambio de mentalidad, un cambio de legislación porque el Consejo también tiene una legislación muy vieja y hay que

renovarla y es difícil en este sentido. También el movimiento de personas con discapacidad tiene que madurar mucho más que era gente joven, principalmente el grupo de participación ciudadana fueron los que pusieron más trabas en este caso; personas que no pertenecían a las organizaciones y que no tenían claro cuáles eran sus necesidades, es decir tenían claro cuáles eran sus necesidades pero no de cómo manejar como hacerlo de verdad viable en ese sentido. Y dentro de eso incluso uno de los asesores del Consejo en esta parte del transporte fue el mismo Álvaro Mendieta que fue el asesor de ese entonces de doña Bárbara Holst que estuvo por parte de la administración. Fue muy difícil y al final quedamos todos con un sabor amargo.

Sherilyn: ¿Cuál fue el nivel de impacto de la marcha y porqué?

Organización No. 2: Es que hemos tenido tantas marchas que te digo...

Sherilyn: Es que esta fue en el 2003 que le entregaron un documento, un pliego de peticiones que firmaron las organizaciones se lo entregaron a... era el gobierno de Pacheco, se lo entregaron a la vicepresidenta que se llama Lineth Saborío.

Organización No. 2: Lineth Saborío... ¿Vos estás hablando de la primera marcha que se hizo sí?... ¿y que se formó una comisión?

Sherilyn: Sí.

Organización No. 2: Que en esa estuvo Luis Fernando Astorga (sonido de aprobación de la entrevistadora)... pero yo ahí si no estuve en esa negociación, yo estuve, de todo lo que yo te he hablado atrás fue de lo último que se vio en transporte. Eso fue la primera vez que se hizo, estando también Catalina (no se entiende) si no me equivoco estaba la gente de FEDEPRODIS, la federación de padres de familia y esa se hizo... sí... se hizo ahí que fue cuando se logró obtener la negociación de esos 10 puntos, que esos 10 puntos quedaron en el olvido. Eso fue el primer acercamiento, después vino el segundo acercamiento que fueron esos 8 puntos que estuvimos en esa negociación FEDEPRODIS, COINDIS, el Foro y el CNRE que tratamos de llegar a apoyar el Concejo en estas cosas, pero obviamente sin comprometer en lo más mínimo la legislación. Pero día al final de cuentas las cosas se fueron por otro lado, pero así de que haya habido.... Es decir gracias a Dios se logró de que ahora tenemos transporte y ha sido un esfuerzo a pesar de... pero aún no llenan las expectativas de las personas con discapacidad. Aún falta mucho por hacer y ahora nos falta todavía empujar lo del asunto de la convención que en cierta forma han sido negociaciones que han quedado al garete, más bien esos 10 puntos todo el tiempo estamos viendo a ver como retomamos para ver qué tanto de eso se ha hecho... y en realidad yo creo que nada, mínimo mínimo.

Sherilyn: Y, ¿cómo fue la elección de las personas que iban a ir a hablar con el gobierno en ese momento, en esa negociación?

Organización No. 2: Bueno ya eso... esa parte yo me la perdí te soy sincera ya cuando yo me di cuenta ya el grupo había sido nombrado. ¿Qué es lo que sucede entre los movimientos sociales?...déjame ver... si ya el grupo estaba nombrado, no sé si se hizo en alguna asamblea o en alguna convocatoria que se hizo... ya el grupo estaba listo para la negociación. Como te digo ya incluso, tal vez puedo obviar algunas cosas porque fue hace mucho rato, si le dimos seguimiento como te digo, pero esa vez que estuvieron reunidos con doña Lineth yo quede por fuera. Sí estuvimos esa vez en la concentración, no marcha, concentración, porque si te digo ahora que decís marchas yo soy antimarchas porque la gente se para en las aceras a ver a la gente con discapacidad como si fuera un circo y los periodistas lo que hacían en vez de sacar algo sobre los derechos humanos o sobre la ley 7600 lo que sacaban era la gente que tenía mayores discapacidades, como amarillistas.

Sherilyn: Esta pregunta se la estoy pasando a las cámaras y a las organizaciones, entonces es para conocer en parte la estructura y las funciones que han tenido respecto a los proyectos en general desde el 2003 al 2010 en el tema de transporte, entonces voy a preguntarle los datos básicos para tenerlos ahí. Entonces, ¿su nombre?

Organización No. 2: [...]

Sherilyn: ¿El nombre de la organización?

Organización No. 2: Federación [...]

Sherilyn: ¿Puesto en la organización?

Organización No. 2: Presidenta.

Sherilyn: ¿Años que tiene de formar parte en la organización?

Organización No. 2: Ya tengo bastante... puedo tener de 10 a 15 años en diferentes procesos.

Sherilyn: ¿Cuáles considera que fueron los aspectos que considera que obstaculizan a su organización la expresión de su opinión y posición sobre las reformas a la ley 7600 en la Asamblea y ante la sociedad a través de los medios de comunicación?

Organización No. 2: Bueno

1: La mala comunicación, que no hay una buena comunicación entre las partes, hace falta que haya un verdadero engranaje como hablábamos con respecto a la legislación.

2: Que también con parte del sector discapacidad, que el movimiento sea un movimiento más maduro, que haya mayor información también.

3: Que tenga un ente rector y fiscalizador más fuerte con una ambición y una visión más política en ese sentido, que se sienta que haga cumplir la ley como ahora que esperamos que se haga cumplir la convención y eso de la mano de las mismas organizaciones.

4: Pero lógicamente la falta de recursos, la falta de recursos para las mismas organizaciones; es decir es muy difícil trabajar así, y obviamente si hay buena información, buena comunicación entre las partes; si hay un eje que pueda mover todo ese engranaje que te he dicho, diay podemos conseguir mucho. Pero mientras no haya una verdadera comunicación entre las partes es muy difícil a pesar de los logros que hemos tenido, pero muchas veces tanto en la ley como en la convención si vos te pones a investigar, se ha logrado por denuncias individuales los avances que hemos tenido. Entonces ahí podes medir la magnitud.

Sherilyn: ¿Cómo explicarías el rol de la organización en este proceso de reforma de la ley 7600 y en la discusión de los proyectos en general?

Organización No. 2: Bueno hemos sido una pieza en cierta forma, bueno una de las piezas porque no hemos sido solo nosotros ha habido otros compañeros también y compañeras que han estado en la lucha, una de las piezas vitales de tratar de informar, de tratar de orientar, de abrir espacios para las organizaciones como también para el mismo Concejo para poder llevar a buenos vientos las negociaciones. De poder adonde estamos también a nivel de partidos políticos como una ayuda que fue bastante buena fue la del PAC, la del PASE también en su momento ayuda, consideramos que todos los partidos en su momento, porque toda negociación no solo es un color político son todos los que se suman para poder lograr el objetivo. Y tuvimos que aprender a hacer cabildeo y yo creo que hemos sido importantes porque la primera vez que se logró negociar en la Asamblea Legislativa el tema de transporte fue porque nosotros logramos abrirla, la federación verdad con otros compañeros, y lograr que la negociación estaba en un segundo tercer piso donde no podía llegar toda la gente a negociarlo en un primer piso para poder estar ahí las personas con discapacidad que no podíamos subir gradas en esos entonces que no había ascensor. Entonces yo creo que ha sido una lucha importante, a pesar de un poco segregada. Pero, al final algo se ha logrado, que no ha sido lo que hemos querido, pero en realidad nos falta más y aún sueño yo con ese movimiento de personas con discapacidad que hablemos todos el mismo idioma y jalemos parejo.

Sherilyn: ¿De acuerdo a su experiencia en el proceso cuáles personas o agrupaciones fueron relevantes en la discusión y en la toma de decisiones?

Organización No. 2: Bueno en este caso por los derechos humanos la FEDEPRODIS; la federación de padres de familia; también el COINDIS, que el COINDIS estaba como medio de información, que ha perdido un poquito ahí el perfil porque el comité de comunicación se convirtió también en una organización, que no es eso, lo que se busca del comité de información es que sea un ente que informe a las organizaciones

que es una de las cosas que está fallando el mantenernos informados y contar obviamente con transporte para podernos movilizar. Entonces, ha faltado esa comunicación porque para poder hacer todo este tipo de incidencias políticas se tiene que contar con buena información, y en el caso de nosotros con transporte para movilizar el sector, porque obviamente sino te llega información y tenés una discapacidad severa y obviamente la mayoría de gente que está en el movimiento son personas que están sin trabajo que no tienen pensión, no van a tener como transportarse y con las barreras arquitectónicas y físicas que tenemos no vamos a llegar a ningún lado. Entonces tenemos que maquinarnos nuevas estrategias de cómo lograr hacer una verdadera incidencia y lograr los objetivos que buscamos.

Sherilyn: Ahora le voy a consultar algunos de los aspectos de proyectos que se tomaron en consideración en la Asamblea para conocer en parte cual fue la postura de la organización en ese momento.

La ampliación de tres años para el cumplimiento del transitorio sexto (autobuses sean accesibles).

Organización No. 2: Obviamente todo lo que se trate de ampliar o modificar la ley estamos en contra, es decir la consigna ahí si es pareja. No queremos que se toque más la ley 7600, ya no va a haber más modificaciones. Incluso, yo creo que ahí no se llegó a ningún lado aunque como han sido tantas cosas en transporte a veces se me cruzan los cables. Pero sí, no se llegó a nada no se consiguió nada en lo más mínimo. Te digo hay gente en los transportistas que tienen mis respetos porque es gente que de verdad se ha puesto la camiseta, y yo les agradezco por ese lado que son conscientes de las necesidades de la población con discapacidad, pero hay otros compañeros que no. Pero, si no me equivoco ahí lo que querían era ampliar la ley para los transportistas que menos tenían.

Sherilyn: Esta primera fue para cuando se venció el plazo de la ley se presentó un proyecto para ampliarlo en tres años más.

Organización No. 2: Ah bueno, no, podrás ver que se siguieron intentando y hemos cerrado los espacios. Después de lo que sucedió nunca más. Yo creo que Ricardo Toledo fue después... no, se hizo primero lo del hombre este como es que se llama?

Sherilyn: Federico Vargas, que era que nada más se diera el 8% de la flota para que fuera accesible.

Organización No. 2: Aja, bueno que tampoco, ahí cuando pasaron la nota llegamos todos los compañeros que pudieron llegar a meter presión. Se habló con quien se tenía que hablar, luego también gente del Consejo Nacional de Rehabilitación. Hicimos ahí la oposición del caso, incluso se hizo un escrito ese mismo día. Es decir como improvisado se dio el momento, llegamos... que te digo es que que se yo, uno que otro proyecto en la Asamblea que nos ha llegado por algún conocido de algún partido, alguna alianza estratégica, pero si no, no nos damos cuenta. Entonces cuando nos

damos cuenta es que ya tenemos el agua hasta el cuello y entonces tenemos que ver como hacemos para parar los proyectos.

Sherilyn: ¿No hay digamos algún tipo de mecanismo para que ustedes se enteren?

Organización No. 2: Diay es que la Asamblea está en la obligación de lo que dice la ley de que tienen que comunicárselo a las organizaciones y que sean consultadas, incluso la misma Asamblea tiene recursos para poder hacer la consulta en la misma Asamblea o buscar los mecanismos ya de acuerdo con las particularidades de nuestra población y hacer las consultas respectivas. Esa vez nos agarraron mal, porque se yo a la hora de comunicarlo al Concejo, ya ahí hay otros puentes, con todo esto que se ha dado se han ido construyendo mecanismos en donde el mismo Concejo ha buscado, a través de la orientación de las organizaciones y de las mismas necesidades, de que se convierte en un puente entre el Concejo, la Asamblea Legislativa y las mismas organizaciones para tener la comunicación indicada que todavía no se ha logrado el 100% que es la fe nuestra, una buena comunicación Asamblea, Concejo y organizaciones. Para eso estamos los representantes ante la junta directiva del consejo trabajando, y hemos venido trabajando con eso. Ahora, incluso el Concejo esta monitoreando los proyectos de ley. Entonces eso es algo muy importante.

Sherilyn: ¿Y eso como a partir de qué año?

Organización No. 2: Yo creo que el año pasado, que yo fui la que solicité por todo esto que se venía dando de diferentes proyectos que estaban saliendo y dándonos la sorpresa. Entonces, lo que se pidió fue que el Concejo, porque nosotros las organizaciones de personas con discapacidad estar monitoreando y estar yendo es muy difícil, porque nosotros no contamos con presupuesto. El único presupuesto que tenemos fijo para las organizaciones, es el que le dan al Comité de Información, que al Comité de Información se le da recursos de los mismos del Concejo, digámoslo así, para informar a las organizaciones como se está trabajando y también como lo debiera. Entonces estamos en deuda todavía.

Sherilyn: ¿Respecto al tema de la ampliación de la vida útil de los autobuses?

Organización No. 2: Es que no, vos podés decirme y tampoco dijimos que no, porque había que hacer un análisis. No se podía ampliar la vida útil de los buses, porque no se estaban tomando las medidas ni las regulaciones del caso. Entonces había que hacer una negociación como debiera. Vos no podés decir sí vamos a ampliarlo, porque hay muchas cosas que vos como persona con discapacidad y como organización, vos no podés decir sí o no porque se necesita incluso una parte técnica. Ahí tenía que ir RITEVE, tenía que hacerle la consulta a una serie de instituciones que muchas veces, no dan la cara y no dan lo que tienen que decir. Entonces el Ministerio de Transportes también quedo en deuda por ahí. Entonces como te digo todo esto conlleva una buena comunicación entre todos los sectores para que pueda salir un buen proyecto de ley, y que todos quedemos “amiguitos y hermanitos” para que no peleemos. Porque como te

digo uno reconoce que hay transportistas que si han cumplido con la ley, y han tratado de hacer lo mejor posible; pero hay otros que no, que todavía están debiendo. Entonces hay una serie de procesos ahí muy técnicos que vos no vas a ponerte a decir sí, sin estar seguro y sin vos contar con un asesoramiento técnico. Hay que tener mucho cuidado y tener muy claro cuales son las decisiones que se van a tomar, y llegar a un consenso con la otra parte.

Sherilyn: ¿La organización ha participado en la consulta de algún proyecto de ley, es decir les ha llegado alguna consulta por parte de la Asamblea Legislativa?

Organización No. 2: El único que nos ha llegado así a la Federación, que si nos interesó, fue el asunto este de la modificación de la Caja Costarricense del Seguro Social en este momento no recuerdo el número de ley, pero era cambiar la palabra invalidez por discapacidad. Entonces, obviamente nos pusimos a ver ese proyecto que parecía que no tenía ninguna amenaza, como te digo por eso hay que ser demasiado cuidadoso con todo este tipo de proyecto, porque lo que me decías de transporte que se puede decir muy fácil: “diay que importa los plazos”; pero todo lo que conlleva esos plazos. Lo mismo sucede con este proyecto de ley de cambiar invalidez por discapacidad. ¿Qué sucede con este proyecto? Que el artículo 33 de la Convención habla sobre la armonización de la ley, entonces esto viene siendo como un ejercicio, este proyecto de armonización de la ley. Y fue bastante interesante porque el hecho de que vos cambiés la palabra invalidez por discapacidad... invalidez es un término técnico que utiliza el INS, la Caja para valorar a personas que sufren algún tipo de accidente. Y también, las personas que hagan este tipo de proyectos, nuestros “padres de la patria” tienen que estar muy bien preparados para este tipo de proyectos, porque conlleva una serie de cosas. No solo es el cambio de la palabra, que discapacidad ahora es un término muy social y aparte invalidez que es muy técnico, y aparte el reglamento de la Caja todo lo que conlleva el cambiar la palabra de invalidez a discapacidad, y después aparte de eso está en la Constitución Política. Bueno la cuestión es que todo esto es un engranaje y para poder hacer cualquier modificación, cualquier cambio de ley, cualquier cambio por mínimo que sea conlleva un montón de movimientos estratégicos a nivel ejecutivo, porque conlleva a tocar nuestro sistema, que el sistema nuestro es un sistema muy bien hecho, los tres poderes. Y obviamente, si vos metés una piecita mal se puede causar un colapso, no solo al sistema sino a toda la población. Imagínate que ese proyecto hubiera causado un colapso, solo porque la palabra invalidez y discapacidad es discriminatorio. Si hubiéramos sido tan fanáticos al asunto hubiéramos dicho si cámbienlo, pero no, todo hay que pensarlo muy bien, hay que tener mucho cuidado.

Anexo 13

Código: Organización N°. 3

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Presidente Organización.

Fecha: 23 de octubre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Organización No. 3: Sí. Desde mi punto de vista yo diría que el tema, más que aplicaciones jurídicas o reglamentarias que ya están establecidas, que se saben se tienen que cumplir, resulta para mí mucho más obvio que se trata de un problema de intereses, de gremios (del gremio de los transportistas principalmente), de falta de conciencia de quienes tienen que tomar decisiones en relación con la población con discapacidad, y no solamente en el tema de transporte, porque realmente el acceso a los servicios públicos por parte de las personas con discapacidad sigue siendo una realidad lamentable.

Y lo otro es un tema de falta de decisión política, y de cómo los políticos utilizan a la discapacidad, en particular, y a la población con discapacidad en general, para hacerse propaganda y, supuestamente, ceder algo a una población que siempre se ha visto y promovido, y se sigue percibiendo, con un enfoque de lástima y paternalista. Entonces yo creo que esa es una realidad que no podemos negar.

Entonces todo a final de cuentas es un problema de incumplimiento de los derechos humanos y si uno analiza punto por punto los derechos de las personas, de los ciudadanos de este país, se violan. O sea, Costa Rica es un país que viola los derechos humanos, porque viola los derechos de las personas con discapacidad, porque hay decisiones políticas que se pueden tomar, porque está la Ley 7600, porque está la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, porque está la Convención Interamericana (que son acuerdos que el Estado ha firmado y que tienen una vinculación legal, la Convención específicamente con la Constitución Política del país).

Entonces, si lo que está establecido ahí no se está cumpliendo, aunque los informes del Estado y el Concejo de Rehabilitación argumenten que sí, que se están cumpliendo, lo lamentable es que en estas alturas de la evolución de la humanidad, que no es decir mucho, todavía las personas con discapacidad estén peleando por derechos elementales y básicos.

Eso es básicamente el gran problema, ahora, quiénes tienen la gran tarea o la difícil tarea de hacer que esos derechos se cumplan: bueno, fundamentalmente las personas con discapacidad y las organizaciones de personas con discapacidad. Tienen que realizar múltiples tareas, y una de las tareas es promover el cambio de percepción que se tiene con relación a la discapacidad. Entonces cuando uno ve a una muchacha con discapacidad o una niña con discapacidad o un niño, un muchacho, cuyos padres salen en televisión solicitando apoyo para la compra de una silla de ruedas, y entonces se recoge dinero para comprarle una silla de ruedas dice: bueno, pero esto ¿por qué tiene que ocurrir?

Y no es por menospreciar la buena voluntad de las personas, y el buen corazón de los costarricenses; es que eso, el contar con una ayuda técnica es un derecho que una persona que la necesita tiene que tener de parte de las instituciones del Estado, ahí no hay ningún tipo de discusión. Entonces, el tema del transporte, qué hace si supuestamente existiera un transporte accesible bien organizado porque no existe un transporte, yo diría que no existe un transporte accesible, no para las personas con discapacidad, sino existe un transporte inaccesible para muchísimas personas en este país, incluso gente joven que está bien, y los hemos visto gente que ha tenido accidentes a la hora de montarse de un autobús, etcétera.

Entonces hay un desorden absoluto, no hay, primero orden en los sistemas de transporte, uno ve a veces 20 autobuses juntos al mismo tiempo por el Paseo Colón o por diferentes lugares. No hay un orden establecido, no hay respeto a las paradas de autobús por parte de los choferes (estacionan donde les da la gana y se brincan los altos cuando les da la gana) ahí no hay absolutamente ningún control, no hay gente capacitada, formada, educada, en cómo se debe conducir un autobús, y no hay planificación en las rutas y en los horarios de los autobuses.

Y yo no le puedo decir que la cosa tiene que ser como en Ginebra, Suiza, donde yo viví un tiempo, y yo sabía que el autobús a las dos cuadras de mi casa pasaba a las 7:32 y el otro pasaba a las 7:37, y a esa hora pasaba, y el chofer tenía que estacionarse donde estuviera y que yo me podía montar al autobús, con el tiempo que tuviera. Eso quién sabe cuándo podrá ser, pero sí tenemos capacidad de que las cosas sean mejores.

Entonces, digo todo esto, porque por un lado, qué hacemos con que todos los autobuses tengan rampas y les funcionen las rampas si quienes los conducen o los sitios donde las personas con discapacidad pueden tener acceso a un autobús son, para comenzar, inaccesibles; y si las personas no tienen los medios de movilización, no cuentan con las sillas de ruedas o bastones o una infraestructura que no les sea tan adversa, como es la infraestructura de la mayoría de las ciudades de nuestro país. Ciudades aquí en el centro del país y en las zonas rurales son bastante inaccesibles.

Muchas personas podrían movilizarse por las aceras sin necesidad de tomar un autobús, pero también las aceras son imposibles de transitar en muchos casos, y yo

no le hablo de aceras allá, yo le puedo hablar de una acera por donde yo vivo ahí por La Sabana que es imposible de transitar, y que está frente a La Sabana cerca del Instituto Costarricense de Electricidad, es intransitable y no hay rampas ahí tampoco. Entonces, todo el tema tiene una correlación muy directa, y el entorno, las actitudes, la falta de acceso a las ayudas técnicas para poder movilizarse con independencia y autonomía; y al final de cuentas la inexistencia de un transporte público adecuado, pues, obviamente, van a ser una serie de factores que juntos no lo pueden resolver las organizaciones de personas con discapacidad solos y luchando por eso.

Tiene que haber alguien que tome decisiones, y si el Estado firmó y ratificó el Congreso de nuestro país una Convención, bueno, por favor, que la cumplan, que la cumplan, y si no la cumplen existen, afortunadamente, con la Convención, mecanismos de denuncia que las organizaciones de la sociedad civil están ya preparando para presentar ante el Alto Comisionado de Derechos Humanos en Naciones Unidas, para denunciar el incumplimiento en muchos de los aspectos relacionados con la Convención, incluyendo el tema del transporte público.

Hablábamos de las actitudes. Bueno, las actitudes de los empresarios: el empresario es el empresario. El empresario cuanto menos plata gaste y más plata gane es su objetivo primordial, ahí no hay, obviamente no en todos los casos, pero el interés es un interés fundamentalmente económico y comercial. Entonces, el hacer una inversión de un recurso que cuesta dinero y si no existe ningún tipo de conciencia y les importa si una persona con discapacidad pueda o no tomar el bus, y lo que a ellos les interesa es que vaya lleno de quién sea, no existe ese tipo de conciencia, pues entonces el problema quién sabe cómo se va a solucionar...

Sherilyn: Don Federico, disculpe. Quisiera que tal vez me diga unos datos básicos que ocupo tener en la grabación.

Organización No. 3: Está bien.

Sherilyn: Entonces que usted me regale su nombre, su formación, cómo se ha relacionado con el tema de la discapacidad, las organizaciones...

Organización No. 3: Ok. [...]. He trabajado en la Caja ya casi 35 años. Tuve un periodo de interrupción de mi trabajo aquí porque estuve trabajando con la Organización Mundial de la Salud como coordinador del Equipo de Discapacidad y Rehabilitación durante 5 años en Ginebra, en Suiza. Ese fue un trabajo pues que me permitió tener una perspectiva más global del tema de la discapacidad, sobre todo en el otro lado del mundo que desconocemos bastante: África, Asia y esos lugares, los países árabes.

Y desde hace mucho tiempo, desde que tengo discapacidad, en los años setentas, me involucré en organizaciones en pro de los derechos de las personas con discapacidad. Una de las primeras, o sino la primera organización de personas con discapacidad, fue la que en aquella época se llamó la Asociación Costarricense de Lisiados, tenía ese nombre, y fui presidente y trabajé con esa organización durante mucho tiempo.

Y siempre he estado involucrado en el tema obviamente profesional, como médico que soy, en la atención de personas con deficiencias y discapacidades [...], con un enfoque médico, hasta un trabajo también ya más político y de lucha por los derechos con las organizaciones a nivel nacional y a nivel internacional.

Posteriormente fundamos otra organización que tenían un objetivo de tratar de fortalecer a todas las organizaciones, ser como un centro de decisión, de capacitación, que es el Foro [...]. De esa organización en este momento soy el presidente, y ya se ha ido, o sea, a través de los años puedo decirle que ya he visto cómo se ha ido fortaleciendo el movimiento de personas con discapacidad. Realmente ha habido avances significativos, uno ya ve mucho más personas con discapacidad asistiendo a las escuelas, a los colegios, a la universidad; más personas con discapacidad con grados académicos universitarios.

Y todo eso, pues, fortalece el movimiento. En este momento está en proceso ya de consolidarse una federación de organizaciones de personas con discapacidad. Y pues la opinión y la voz de las personas con discapacidad tiene que estar presente y es escuchada en la mayoría de los foros donde el tema se discute, esto es un mandato de la ley y de la Convención, y eso ya está ocurriendo, y están surgiendo afortunadamente también nuevos líderes muy bien formados, gente con visión, formación académica y con una visión política también muy clara que está asumiendo las tareas de liderazgo en este campo. Entonces yo eso lo veo muy positivo y creo que eso va a aliviar un poco la tarea que en algún momento fue muchísimo más difícil para quienes estábamos en posiciones de liderazgo, pero que contábamos con una población con discapacidad que tenía otro bagaje.

Obviamente que la pobreza sigue siendo, pues un tema, un elemento que está presente. La pobreza es la principal causa de la discapacidad, una vez que una persona con discapacidad, que una persona pobre adquiere una discapacidad, la pobreza se perpetúa o aumenta. Entonces sí hay una relación muy directa entre esos dos temas, y digo que la pobreza es la principal causa de la discapacidad, porque la persona pobre tiene métodos de trabajo más arriesgados, tiene mala alimentación y, por lo tanto, mayores probabilidades de adquirir enfermedades relacionadas con una mala alimentación, métodos de transporte inadecuados que los ponen en mayor riesgo, menos posibilidades de tener atenciones médicas adecuadas, incluso durante el parto, etcétera.

Afortunadamente en nuestro país el sistema de salud es bastante bueno, pero sí hay diferencias y cada vez más acentuadas entre las posibilidades de atención que tienen unos grupos sociales y otros.

Sherilyn: Doctor y una pregunta, buena ya que me comentó que usted participa activamente de una organización de personas con discapacidad, que me hable un poquito sobre la estructura de la organización, qué tipo de financiamiento tienen, si tienen acceso a medios tecnológicos, cómo se convocan las personas...

Organización No. 3: Sí. Yo no diría que participo tan activamente porque el tiempo me lo impide bastante, sí mantengo contacto con los compañeros que están ahí. Pero la mayoría somos organizaciones que no tenemos ningún tipo de financiamiento regular, el trabajo es un trabajo voluntario que se hace, y que nos convocamos y sacamos el tiempo después de nuestras labores. La mayoría somos personas que tienen algún tipo de actividad laboral, entonces también la convocatoria a veces se hace difícil, o algunas personas que no están trabajando tienen dificultades para llegar a los sitios de la reunión, precisamente por los problemas de transporte: o porque no tienen vehículo propio o porque los medios de transporte les impiden, y todos los factores relacionados, hasta con el clima como hemos tenido estos días pues representa para uno una dificultad significativa.

Ese es un problema grande, o sea, el problema de la dificultad que ha tenido las organizaciones para consolidarse como organismos, como grupo de presión políticos verdaderos. No lo han podido hacer en gran medida por las limitaciones de recursos humanos y recursos financieros, y dificultades para acudir a los sitios de convocatoria. En ese sentido pues se cuenta a veces con apoyos de instituciones como el Concejo u otras para que la gente se traslade, pero siempre existen...

Sherilyn: ¿Y tienen algún espacio donde se pueden reunir o...?

Organización No. 3: en algún momento la Asociación Costarricense de Lisiados tuvimos nuestro propio espacio, y todavía se cuenta con un espacio allá en el Barrio Tournón en un lote que nos cedió la municipalidad y se logró conseguir fondos para construir una infraestructura. Tuvimos antes de eso locales alquilados ahí con ayuda de gente, uno en Barrio los Ángeles y en varios lugares. Incluso en mi misma casa fue en algún momento sede. Entonces hemos tenido sedes, en este momento no hay una sede oficial de la red de organizaciones que se está constituyendo, o que ya está constituida, y que se está conformando una confederación, pero yo espero que eso sí pueda ser una realidad pronto.

Hay regiones en donde el movimiento ha crecido bastante como en la Región Brunca, en Pérez Zeledón hay una organización bastante fuerte, cuentan con apoyo, tienen sus espacios de reunión facilitados ahí por la sede del Concejo de Rehabilitación. Entonces hay gente en este momento, pues dedicada casi que de tiempo completo, podríamos decir, al trabajo para el fortalecimiento de las organizaciones, pero apoyo institucional o estatal para que esto sea una realidad yo diría que ha sido muy poco, mínimo o nulo.

Sherilyn: Bueno, usted me mencionó que no conoce muy bien cómo se trabajó el tema del transporte, pero quisiera que usted me diera como algunas consideraciones sobre lo que usted conozca de lo que se trabajó desde las organizaciones en ese tema, o sea, ¿cómo fue la participación de las organizaciones, cómo se estructuraron, si se tomo decisiones en conjunto o cómo fue?

Organización No. 3: Bueno, sí sé, en realidad es muy poco lo que le puedo decir, pero sí sé que hubo incluso enfoques diferentes y algunas divergencias entre personas y organizaciones, de cómo realmente enfrentar el asunto. Entonces, por supuesto esa, lamentablemente, ha sido como una tónica que ha caracterizado, que ha debilitado aún más la ya muy débil organización de las personas con discapacidad, o sea, cuestiones banales, personales que han interferido en eso. Entonces eso existió en las negociaciones que se hicieron para impedir que se siguiera con el tema de la prórroga de la obligación de los autobuses de ser accesibles para las personas con discapacidad. Sí hubo ese tipo de divergencias y de cuestionamientos, pero creo que se logró pues llegar a un nivel de discusión significativo directamente, en aquel momento, con la Viceministra de Transporte, o sea, con las autoridades que tenían la responsabilidad.

Pero obviamente también hubo reacciones, incluso violentas y amenazas por parte del gremio de los transportistas para que esto no fuera una cuestión de que tenían que hacerlo de acuerdo como la ley lo había establecido, sino que se les pudiera prorrogar la situación; y yo creo que eso en gran medida es producto de eso, como le decía desde su enfoque mercantilista y de su falta de conciencia social, lamentablemente, eso debo decirlo porque creo que es así. En realidad es un servicio público, para el pueblo, como que ya el Estado ha perdido un poco de control en cómo debe manejarse y se convierte ya, prácticamente, en un servicio personalizado y muy, muy privatizado a quienes tienen las líneas de autobuses.

Sherilyn: ¿Usted conoce de algún campo pagado, de algún foro o reunión que se hizo con este tema?

Organización No. 3: Creo que el Concejo Nacional de Rehabilitación hizo y sí, pero como te digo es difícil para mí recordar porque yo no estaba en el país precisamente cuando se llevó a cabo todo este tema. Pero sí se hicieron foros, hubo foros en la Asamblea Legislativa, hubo publicaciones del Concejo Nacional de Rehabilitación, ¿qué más? [...].

Sherilyn: Y en el tema de la nueva Ley de Transito ¿sí estaba en ese momento?, no sé, con el tema de la ampliación de la vida útil de los autobuses.

Organización No. 3: Sí, o sea, sí me he enterado y sí he estado, por supuesto, pero no he estado participando directamente con el tema.

Sherilyn: ¿En algún momento la organización ha participado en reuniones, audiencias en diferentes temas, no necesariamente en el tema de transporte público, pero se han empleado, qué mecanismos para hablar, por ejemplo, con los tomadores de decisiones, los diputados...

Leonardo: Sí claro, bueno, el órgano rector en materia de discapacidad es el Concejo Nacional de Rehabilitación, el Concejo Nacional de Rehabilitación es respetuoso de lo que la Convención establece de que todos los temas tienen que hacerse con la

participación de las organizaciones. Entonces en este momento, pues sí se ha avanzado bastante en que cuando hay temas de discusión que tienen que ver con la población con discapacidad, que son la mayoría, se hace una convocatoria a las organizaciones de personas con discapacidad, en ese sentido es en donde se ha estado trabajando y se ha avanzado muchísimo para conformar una red de organizaciones de personas con discapacidad, de modo que tengan más peso su representación.

Sí ha habido foros en los que yo personalmente he participado, en la Asamblea Legislativa, digamos el Departamento o la Unidad de Discapacidad de la Asamblea Legislativa es una unidad que trabaja bastante bien afortunadamente, incluso en coordinación con la Defensoría de los Habitantes. Hay dentro de pocos días, ahora en noviembre, con relación al Día Nacional de las Personas con Discapacidad, será una convocatoria para llamar a las instituciones a una especie de rendimiento de cuentas de qué es lo que han hecho en relación con la Convención.

Entonces, pues sí hay acciones, en ese sentido, importantes y cada vez la presencia y la participación de las organizaciones en temas de trabajo, de educación, del transporte, de acceso a los servicios en general; es más evidente. Yo recuerdo, ya hace no muchos años, de que había actividades, talleres, etcétera; en donde no había una sola persona con discapacidad presente. Ahora eso no ocurre, siempre hay presencia de personas con discapacidad, en la mayoría de los foros donde el tema se discute.

Sherilyn: ¿Cómo cree usted que, digamos, por ejemplo los diputados o los actores, directores del Concejo Nacional de Rehabilitación, perciben las demandas de las personas con discapacidad? ¿Toman en cuenta las necesidades?

Organización No. 3: No, yo creo que el nivel de información de los diputados con relación al tema de la discapacidad es muy básico, incluso, yo diría que incluso de muchos académicos, o sea, yo he oído discusiones de gente muy respetable para mí, por ejemplo en *Desayunos* de Radio Universidad donde al hablar de discapacidad uno se da cuenta de que realmente la conceptualización que se tiene de la discapacidad es todavía, incluso, paternalista y muy, muy restringida, es todavía, o sea, se sigue viendo como un tema “que no me corresponde”, que es aislado.

Y ese es el otro gran problema: la transversalización del tema. Entonces, uno ve en nuestro país toda la cantidad de programas que existen para niños, para mujeres, para personas adultas mayores; para todo lo que usted quiera, y usted vaya y pregunte a programas de esos: Ah ustedes trabajan con discapacidad. Ah no ¿discapacidad? No.

O sea ¿no hay niños con discapacidad? ¿No hay mujeres con discapacidad?

O sea, el tema de la discapacidad tiene que estar transversalizado, y en cualquier programa, en cualquier acción el tema de la discapacidad tiene que estar inmerso, no es una tarea exclusiva ni del CENARE mucho menos (aquí lo que se hace es

rehabilitación médica) ni del Concejo Nacional de Rehabilitación; es una responsabilidad de todas las instituciones y de todos los programas institucionales, y eso también es parte de lo que está establecido en la Convención, pero sigue siendo como un tema tabú, desconocido, misterioso.

Y los diputados lo ven, diay, como una oportunidad para decir que sí, y aprovechar el tema políticamente, entonces, es muy fácil, en realidad, aprobar leyes en relación con la discapacidad, aunque la gente no se dé cuenta de lo que realmente implica firmar y ratificar una convención como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En los países nórdicos (Suecia y Noruega) no ratificaron la Convención inmediatamente, primero comenzaron a modificar su legislación para en el momento de que iban a ratificar la Convención asegurar que iban a cumplir con la Convención.

Pero bueno, aquí todo es al revés, aquí se ponen cámaras en las carreteras y después no saben qué problemas van a surgir, no se analiza nada, o sea, se toman acciones inmediatas sin realmente planificar todo lo que pueda venir con relación a eso. Pero bueno, dichosamente está aprobada la Ley 7600 y la Convención, pero, entonces hay que homologar la Ley y hay que homologar un montón de otras leyes con la Convención para que la Convención también cumplir a cabalidad porque hay muchas leyes que están peleadas con lo que la Convención establece. Entonces hay que hacer todo un trabajo de armonización de la reglamentación interna con lo que la Convención establece.

Sherilyn: Entonces ¿cómo considera usted que se visualizan a las organizaciones? Como actores importantes en la discusión, como...

Organización No. 3: Yo creo que no. Yo creo que todavía las organizaciones no se han ubicado en un papel de organizaciones realmente respetadas y como grupos que realmente estén luchando y que tengan un nivel de confrontación adecuada. Siempre son vistas como un grupo que: diay sí, estos maes porecillos, recibámoslos porque, diay, son discapacitados y ayudémosles. Esa es la posición, no se ve todavía y no se parecía como un tema relacionado con derechos humanos, y creo que todavía falta, como le digo, estamos avanzando y hay líderes ya bastante sólidos desde el punto de vista político y con trayectoria, pero, todavía falta mucho camino que recorrer y falta mucha gente que se comprometa más con el tema, incluso personas con discapacidad. La mayoría de personas con discapacidad no participa de la lucha por sus derechos, simplemente están ahí recibiendo lo que se pueda.

Sherilyn: Y ¿qué propició que ahora se empezara a conformar esa confederación o esa red que usted me está comentando?

Organización No. 3: Bueno, precisamente esa necesidad que ha habido, gente que ha planteado la necesidad de que el movimiento tiene que fortalecerse, que se tiene una Convención, que hubo gente que participó en las discusiones de la Convención, y bueno, todo eso ha ido creando y ayudado a la gente a entender que la unidad y la capacitación de todo el mundo, y la participación en foros nacionales e internacionales,

pues, fortalece un movimiento, como cualquier movimiento político; es un movimiento político. No un partido político, pero sí un movimiento político, porque yo no creo que el PASE sea el partido de las personas con discapacidad, o sea, el PASE es un partido que surgió agarrándose de eso, pero es un partido político común y corriente, y para mí no es “el” representante. Pero usted ve en la Asamblea Legislativa que cuando hay un tema de discapacidad llaman a la gente del PASE, como si ellos fueran los expertos, y no es así. O sea, todos los partidos deben asumir el tema de igual forma y con la misma responsabilidad, no es responsabilidad del PASE.

Sherilyn: Organización No. 3 ¿usted participó de alguna Comisión Mixta en la Asamblea?

Organización No. 3: Sí. Sí, yo fui miembro de la Comisión Especial Mixta, creo que se llamaba, que trabajó en el desarrollo de la Ley 7600.

Sherilyn: Retomando un poquito lo de la estructura de la organización, quisiera saber, dentro del presupuesto limitado que se maneja ¿en algún momento se ha dado cierta cantidad para divulgación, capacitación o cómo se maneja eso?

Organización No. 3: La ley establece el Comité de Divulgación, que se yo, de las Organizaciones de Personas con Discapacidad, pero eso se ha tergiversado un poco, el Comité de Información, el COINDIS (el Comité de Información sobre Discapacidad, ha sido tomado por un grupo, nada más, en el Concejo Nacional de Rehabilitación. Yo fui parte, ese comité se creó con la idea de que fuera un comité conformado por organizaciones para ir cambiando todo esto de lo que estamos hablando, promover el tema, y ahí hay fondos para ese Comité, pero no ha funcionado como realmente la ley tenía idea de que fuera, o sea, es un comité que ha funcionado a nivel, fundamentalmente del Concejo, y por un grupo pequeño de personas que no ha cumplido, para mí, la tarea para lo que el Comité fue creado.

Sherilyn: Una pregunta y nada...

Organización No. 3: Pero ahí hay un buen recurso, o sea, eso, si se canaliza y se utiliza bien, puede ser una opción muy eficaz para promover muchas cosas.

Sherilyn: Y en términos de la federación, la organización que usted forma parte, se ha incluido alguna parte del presupuesto con ese tema, o no.

Organización No. 3: Bueno, una de las intenciones es eso, de que los fondos del COINDIS realmente puedan ser utilizados por esa confederación para lo que realmente fue, inicialmente, creado dentro de la Ley 7600.

Sherilyn: Ahora una preguntita un poco ahí jalada del pelo, pero ¿en cuánto estima el presupuesto de su organización en “x” momento que usted recuerde, como cuánto...?

Organización No. 3: Es que nunca hemos tenido presupuesto, o sea, nunca hemos tenido un ingreso fijo. Hemos tenido algunos fondos que hemos podido reservar, de

alguna actividad que se ha hecho, de alguna actividad que pudimos desarrollar con una ONG de otro país que nos aportó una cantidad de dinero para hacer un determinado taller y que quedaron algunos fondos por ahí, entonces de eso hemos echado mano y a veces simplemente haciendo aportes personales, también. Pero realmente, las organizaciones no tienen un fondo específico y no hemos manejado fondos. La ACL, en algún momento recibió fondos del Patronato Nacional de Rehabilitación, en un programa de fotocopiado que hubo ahí algunos ingresos, pero también hubo problemas ahí de manejos y eso pues ya, terminó, nunca más. Pero no ha habido nunca una fuente de ingresos específica destinada a las organizaciones.

Sherilyn; Y ¿cuántas organizaciones componen la estructura?

Organización No. 3: Uf, Mario le puede decir exactamente, pero hay bastantes organizaciones en este momento que están conformando la Red de Organizaciones de Personas con Discapacidad, no son excesivas, pero sí son varias. Y hay muchísimas en Costa Rica muy dispersas, pero no bien conformadas. Pero se está avanzando.

Anexo 14

Código: Organización N°. 4

Técnica: Cuestionario.

Posición estructural: Coordinador Nacional

Fecha: 23 de octubre de 2011.

Medio: Correo electrónico

➤ Datos Básicos

Nombre: Organización N° 4

Puesto en la organización: Coordinador Nacional

Trayectoria: 2005 al 2011

Años de formar parte de la organización: Seis años

22. ¿Cuáles considera que fueron los aspectos que obstaculizan a la organización o Cámara en la expresión de su opinión y su posición sobre las reformas a la Ley 7600 en la Asamblea Legislativa y ante la sociedad a través de los medios de comunicación?

Me parece que el problema radica en que las organizaciones de personas con discapacidad no querían verse mal ante la opinión pública, con el asunto de paralizar al país por falta de rampas en los buses, y al final se tomó la decisión más complaciente, la cual fue significó dejar un sector de la sociedad al margen de todo tipo de participación social

23. ¿Cómo explicaría y valoraría el rol de la (organización o cámara) en el proceso?

El proceso es contemplado en la investigación como la dinámica de discusión provocada por el vencimiento de la prórroga del transitorio VI de la ley tanto en el ámbito legislativo como en los medios de comunicación y otros, es decir, el plazo de siete de años para cumplir con el Capítulo V de "Acceso a los medios de transporte", además, de aspectos relacionados con el transporte accesible, en el período 2003-2010, Se plantearon cambios en el tema de transporte como: ampliación de la vida útil de los autobuses y prórroga adicionales para la adaptación de las unidades de transporte público.

En esta discusión la gente del movimiento no sabía que ya el asunto estaba terminado es decir el movimiento de personas con discapacidad se percató al final, cuando organizaciones formales de personas con discapacidad habían decidido marginar de forma irresponsable e ilegal irónicamente a parte de su población. Con respecto a los cambios que se plantearon solo benefician al sector transportista por ejemplo: se pretendió darle cinco años más de vida útil a los buses cuando la ley dice que después de quince años de estar en servicio los buses debían de salir de circulación.

También salió una propuesta de alargar hasta el dos mil diecinueve, para cumplir con el cien por ciento de buses accesibles, y el asunto se mantiene igual.

Las rampas no sirven, están en mal estado, no las saben usar, si el chofer te ve no hace la parada donde está la persona que requiere la rampa. Solo las usan para montar silla de ruedas y hay que gente que la requiere

En las estaciones de abordaje no hay información auditiva para los no videntes, las rampas se exponen al aire libre donde uno se moja si está lloviendo en clara discriminación. Los asientos preferenciales son los más cercanos al chofer del bus para que su salida en caso de accidente sea lo más rápido posible y están dando el campo seis y cinco dejando a la población con discapacidad en plena desventaja

24. De acuerdo a su experiencia en el proceso ¿cuáles personas o agrupaciones fueron relevantes en la discusión y toma de decisiones durante el proceso? ¿Por qué?

Yo no puedo ver una actuación relevante de alguna organización determinada en ese instante, cuando lo que estaba en juego son los derechos de las personas con discapacidad, y si además se plegaron a la a las peticiones de los transportistas tanto consejo Nacional de Rehabilitación Agrupaciones de Personas con discapacidad incluso hasta los mismos diputados, no veo ninguna relevancia en una actuación como esa.

25. ¿Cuál es la postura de la organización o Cámara en relación a las propuestas de reformas a la Ley 7600 en relación al tema de transporte?

Los proyectos de ley que han pretendido reformar la Ley 7600, han propuesto los siguientes cambios:

- Ampliación de 3 años para el cumplimiento del transitorio VI
- Las empresas con concesión de transporte público cuenten con al menos 8% de la flota adaptada
- Prórroga para la adaptación de los autobuses
- Ampliación de la vida útil de los autobuses

Para la Organización N° 4 cualquier cambio en la ley 7600, es inaceptable e improrrogable ya que obtuvieron siete años, siete años más y además hay que avisar que se ocupa un bus con anterioridad incurriendo en una práctica discriminatoria, condicionando la posibilidad de de salir de la persona con discapacidad.

Van a ser catorce años de esperar ver todos los buses accesibles

26. ¿La organización o cámara ha participado de la consulta de proyectos de ley?
¿Cuáles?

Algunas organizaciones de Personas con Discapacidad se han arrogado el derecho de representarnos violando claramente mis derechos constitucionales.

27. ¿Cuáles son las consideraciones para seleccionar a los representantes de la organización o cámara?

Estas no nos toman en cuenta ya que como movimiento no contamos con Personería Jurídica pero igualmente nuestros derechos son inviolables

28. ¿Cuáles son las razones que sustentan las posiciones de la organización o cámara?

Dicen ser los representantes de las personas con discapacidad. Me parece que una lucha de poder lo que está en juego, para el movimiento lo que importa es que se cumpla con la ley, que el estado cumpla con su parte de los acuerdos internacionales firmados y que la población no tenga que recurrir a la legislación existente para exigir nuestros derechos.

29. ¿Cuál fue y cómo se determinó la posición que tendría la organización o cámara ante la discusión de las reformas de la Ley 7600?

El movimiento, es parte del Programa de Política Pública del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial y cuando no dimos cuenta ya las organizaciones de Personas con Discapacidad ya tenían todo montado al margen de lo que pensara la gente más afectada, los usuarios de sillas de ruedas, el sector más marginado del población con discapacidad

30. ¿Hubo algún diputado, grupo u organización que coincidiera con sus opiniones?

No

31. ¿Los diputados consideraron la opinión de su organización o cámara en la toma de decisiones, incorporando sus observaciones y peticiones?

No

32. ¿Se participó en reuniones o audiencias? ¿Cuáles y cuántas?

Como en dos o tres, en el CNREE y en las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transporte

33. ¿Los representantes han participado en procesos similares? ¿Han participado en audiencias, en Comisiones Especiales Mixtas (Asamblea Legislativa) u otros?

Hasta donde se no.

34. ¿Se realizó algún campo pagado en medios de comunicación? ¿Qué se expuso en estos? No

35. ¿Se utilizó algún medio de divulgación para exponer las posturas?

No

36. ¿La organización/ cámara organizó o participó de algún tipo de asesoría, foro u otro?

Se participó con otras organizaciones del estado patrocinadas por el CNREE y el resultado es mismo no están en capacidad de hacer cumplir la ley en los términos que la ley lo exige.

37. ¿Cuáles son los medios de convocatoria de la organización o Cámara para reuniones o acciones concretas?

Los que utilizo el CNREE, se hacían llegar invitaciones a los líderes de personas con discapacidad para asistir a foros de discusión sobre el cumplimiento de la ley 7600

38. ¿Qué motivó el que se convocará a movilizaciones o cese de obligaciones?⁴⁴

La negociación a la modificación de la ley de daba, a espaldas de la población con discapacidad, en las instalaciones del CNREE, cuando esta negociación salió a la luz pública al CNREE, no le tocó más que hacernos partícipes de la negociación creando así un sisma en los acuerdos ya previamente logrados porque el CNREE, creó el Movimiento De Participación Ciudadana de Personas con Discapacidad y lo vendió al no tomarlo en cuenta en la negociación con los autobuseros.

39. Con las movilizaciones o cese de obligaciones, ¿Se logró el resultado esperado?

No

40. ¿Se define en el presupuesto fondos para realizar actividades como campañas, panfletos, foros u otros?

No

41. ¿Se tiene acceso a recursos tecnológicos, como: computadoras y video beam?

⁴⁴Huelga refiere a las organizaciones de personas con discapacidad mientras el cese de obligaciones es convocado por las cámaras de transportistas.

No

42. ¿En cuánto estima el presupuesto de su organización o cámara? ¿Cómo está distribuido?

No tenemos presupuesto

43. ¿Cuántas cámaras/organizaciones componen la estructura de su organización o cámara? ¿Cuáles son?

Tenemos un comité regional en cada provincia del país donde haya una sucursal del CNREE

44. ¿Cómo se financia la organización o cámara?

Nuestro movimiento no cuenta con financiamiento

45. ¿Se dispone de espacios físicos propio?

No

46. ¿Se cuenta con personal administrativo para la organización/cámara? ¿Cuántos y cuál es su función?

No

47. ¿Cuáles considera han sido las razones del retraso del cumplimiento de adaptar la flotilla de autobuses de servicio público en el 100%?

La irresponsabilidad del CNREE y de las instituciones del Estado que tenían que fiscalizar el proceso de cambio de flotilla de buses

48. ¿Qué ha impedido que las propuestas de ampliación de la vida útil de los autobuses hayan sido aprobadas?

La presencia de los Legisladores del Partido Accesibilidad sin Exclusión y la deuda que tiene el CNREE con la población con discapacidad y el plegarse a los transportistas en la negociación anterior supongo que ha servido de retén para que no haya prosperado la propuesta de ampliación del proyecto de ley y sobre todo la firma de la convención Internacional sobre derechos de personas con discapacidad la cual es una herramienta fundamental en la lucha por mantener los derechos de las personas con discapacidad.

Anexo 15

Código: Organización N°. 5

Técnica: Entrevista semiestructurada

Posición estructural: Secretaria de la Organización.

Fecha: 7 de octubre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Organización No. 5: ¿Cuáles considera que fueron los aspectos que utilizaron la organización o cámara...? Ah sí, es la exposición de su opinión y su posición sobre las reformas a la Ley 7600 en la Asamblea Legislativa y entre la sociedad de los medios de comunicación...

Sherilyn: Sí, tal vez le contextualizo un momento. Mi tesis es, voy a evaluar a las organizaciones y a las cámaras, las posiciones que tuvieron y por qué unas tuvieron más peso que otras en lo que se tramó al final en las reformas.

Organización No. 5: La reforma del 41bis y el transitorio 8

Sherilyn: Exactamente. O sea, yo estoy viendo los proyectos de ley que se hicieron, que referían a la ampliación de la vida útil de los autobuses y la prórroga para la ley. Entonces lo que estoy viendo es cómo fue el papel en las organizaciones y afuera también...

Organización No. 5: Bueno, yo creo que de lo que más pudo haber afectado a la población con discapacidad en esa pelea, mucho fue que había más gente del lado de que se pudiera extender la prórroga porque existía un temor de que el exigir el cumplimiento inmediato dispararía las tarifas para el resto de usuarios, entonces, en la conciencia general, quedaba como el tema que no era justo que todos pagaran. Sin embargo, nuestra consigna era: bueno, entonces, seguiremos pagando más nosotros por tener que pagar taxis y demás, en lugar de distribuir el costo socialmente.

Pero, también creo que hubo muchas debilidades de parte de las organizaciones de personas con discapacidad, había muy poca articulación. Hubo actores que participaron en el proceso de negociación, y aceptaron la prórroga por el temor a que, más bien, se quitara la necesidad de cumplir el 100 por ciento, otras organizaciones decían que no, que no estaban de acuerdo del todo, que defendían que fuera ya, que no se extendiera más; sobre todo porque ya había un periodo de incumplimiento de tres años y aún así se extendió el periodo.

En cambio, el otro lado era organizado, tenían una sola consigna, iban hacia un mismo punto, todos estaban concentrados, la Cámara de Transportistas, además, estaba Consumidores Libre de Costa Rica apoyándolos. Y del otro lado estábamos nosotros todos desorganizados. El Concejo apoyó la reforma, luego se retractó, o sea, hubo muy poca solidez en la posición de las organizaciones, y muy poca madurez política, también, porque en realidad en los procesos de personas con discapacidad generalmente las personas con discapacidad han estado fuera, salvo excepciones, digamos, la Ley 7600 que tuvo un proceso de consulta, y no es hasta la convención nueva que la gente sí participa activamente y sí se puede decir que la voluntad de la gente se reflejó en algo, en la convención de Naciones Unidas. Antes de eso, nada.

Entonces, hay poca madurez política y también, yo creo que al final pesó mucho el cuál organización de personas con discapacidad era la que más figuraba, y eso por supuesto que causó el daño que finalmente se consolidó, que fue el que se aprobara la prórroga de 8 años, a pesar de un incumplimiento materializado durante 3 años.

Entonces ¿paso a lo otro?

Sherilyn: Sí, sí como quiera, es que en realidad yo lo que quiero ver es también los recursos ¿qué tipo de acciones se tomaron por parte de la organización...?

Organización No. 5: Bueno, hubo, en aquel momento, de la pelea esta, no estaba en el Foro, estaba más con el movimiento [...]. El movimiento era incipiente, o sea, hubo un proceso (para contextualizarlo) hubo un proceso de formación sobre participación ciudadana a diferentes personas que tenían algún rol de liderazgo en sus comunidades, pero que no habían estado necesariamente vinculados al movimiento [...]. Entonces, bueno, cuando esto arrancó, yo tenía muchas expectativas, yo tenía ya tiempo de participar, pero de ver cuánta gente más se podría sumar, efectivamente, sí es un movimiento muy sólido, en la zona donde yo pertenezco, el movimiento de participación ciudadana todavía existe este movimiento, en otros se formaron otras organizaciones y como tal se diluyó y le dio paso al movimiento independiente.

Pero en aquel momento este grupo era muy reciente, entonces, recién apenas recibiendo los primeros cursos sobre los derechos que tenían, sobre que podíamos incidir en algún momento; se vino el tema del transporte. Entonces, con toda la inexperiencia, la gente estaba recién empoderándose como persona con derechos, entonces lo primero que querían hacer era hacer valer sus derechos. Entonces, el primero que se fueron a decir fue al mismo Concejo de Rehabilitación ¿por qué? por que firmaron el acuerdo por los 8 años de prórroga.

Entonces, fue muy conflictivo, porque cuando se da ese primer pulso fuerte, y aunque los funcionarios que tenían a cargo el programa facilitaron el transporte para la gente con discapacidad, que ese es un tema vital y por eso es que es el tema medular. O sea, la gente ni siquiera podía venir a manifestarse a la Asamblea en contra porque no tenía recursos para pagar transporte para venir a la Asamblea, porque el transporte público no es accesible. Entonces ¿cómo se movilizaba la gente? Sólo si habían

recursos para pagar taxi, para pagar busetas, para movilizar a la gente de otras zonas, y eso era lo más complicado, porque en realidad, tal vez a nivel metropolitano ya habían algunas unidades con rampas en ese momento, había uno que otro taxi; pero en las zonas rurales no había nada, entonces la gente más molesta era esta gente y es la gente más difícil de traer para que pudieran ser parte del proceso y de la discusión.

Entonces, cuando la gente se da cuenta ya había un acuerdo firmado para que hubiera una prórroga y todo se vino de repente. Entonces ¿qué pasó? Bueno, a través de algunas personas con discapacidad, como Rodrigo Jiménez Sandoval y otra gente, que facilitaron y costearon el transporte de algunas personas con discapacidad, empezamos a tocar la puerta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de la Cámara (con quien no nos fue muy bien, aunque después se generó una relación muy vacilona con el movimiento), de los diputados (agarrándonos de diputados que eran afines al tema como doña Lesbia Villalobos, doña Ana Elena Chacón, y gente que efectivamente estaba de nuestro lado y nos escuchaban).

Pero ya cuando llegamos a ese nivel, ya había habido un proceso del que no fuimos parte, del que fueron parte solo organizaciones de algún área metropolitana, entonces ¿qué pasó con esto? Bueno, ya no había nada más que pelear, entonces, se produjo un choque entre organizaciones: entre los que sí habían participado, y que los habían convencido de que si no aceptaban eso se iba a quitar de la ley el 100 por ciento de cumplimiento; y nosotros que no queríamos nada de tiempo. Fue muy particular, para mí fue un proceso exitoso, por lo menos porque consolidó el ejercicio de la ciudadanía por parte de la gente con discapacidad, y aunque fue abrupto y que sin que tuviéramos trayectoria política, ni preparación para incidir, ni ninguna idea de cómo hacerlo; pues la gente se animó y eso cambió la realidad de las organizaciones.

Entonces los recursos fueron súper limitados, no conocíamos el texto casi del todo, la gente nunca ha visto una ley, no tenía idea de cómo se aprobaba una ley en la Asamblea Legislativa, entonces los que más o menos sabíamos, por la formación académica, bueno, hubo que empezar por explicarles en qué proceso estaba, qué era lo que podíamos realmente esperar y qué no. Decirles que en realidad los aliados nuestros eran los diputados que hubieran entendido de este tema, que no iba a haber otro sector de la sociedad comprometido con nosotros. Porque fuimos a los medios de comunicación a tocar la puerta, a pedir una audiencia para que se entrevistara a la gente con discapacidad al respecto, y nunca lo quisieron hacer. Y de hecho, estando aquí presentes en la comisión de sociales en la Asamblea Legislativa, los medios de comunicación llegaban y le ponían las cámaras y los micrófonos a la gente de la Cámara de Transportistas y a la gente de Consumidores Libres de Costa Rica ,y no a las personas con discapacidad, y eso lo vimos todo el tiempo.

Entonces sabíamos que la pelea era sola ¿por qué? Porque es totalmente impopular pedir que se le dé acceso a las personas con discapacidad a través de rampas y otros dispositivos en los buses, cuando alguien está diciendo que eso le va a costar más a

toda la ciudadanía. Entonces, todo mundo andaba como manejándose así, en realidad eso no era cierto, las rampas no eran tan caras como decían, y al final lo que querían era más tiempo para tener más rentabilidad y demás.

Ahora, en el tema de la vida útil, yo creo que sí ha habido un poco más de éxito, hemos logrado que se sostenga en 15 años, no se ha subido a 20 años (se estaba proponiendo en la Ley de Transito el aumento y en realidad en este momento yo no sé cómo están en el proyecto nuevo, pero en aquel momento se logró mantener los 15 años), y eso era tal vez más fácil de negociar porque todo mundo entendía que un autobús luego de 15 años de funcionar era un riesgo para todas las personas no sólo para las personas con discapacidad.

Pero yo creo que al final de todo, lo más importante, fue posicionar un tema de las personas con discapacidad. Cuando se abrió ese portillo la gente se ha encargado de que no se abra ningún otro, las luchas han sido legales a través de recursos de amparo. Porque después de eso hubo un decreto del presidente, de Óscar Arias en ese momento, que le decía que no era necesario que las iglesias fueran accesibles, esa fue otra cosa que por un momento se perdió pero fue por decreto no era una reforma a la ley. Las reformas de la ley después, por más que se ha pensado, no han prosperado porque la gente está previamente organizada para poder ver qué pasa.

Pero en aquel momento fue muy doloroso, es el típico ejemplo de lo que es no estar informado, yo creo que la clave de todo esto es poder tener información oportuna y que la gente tiene que estar siempre al tanto de lo que está pasando en el país, uno no puede aislarse (dejar de ver tele, dejar de informarse) porque cuando le caen las cosas, le caen de repente y ya es muy tarde. Y por eso la reforma 8 se aprobó.

No sé qué más... No sé no qué he dicho ya

Sherilyn: Estos básicamente refieren a los proyectos de ley que estoy analizando y las propuestas

Organización No. 5: ¿Eso era para esa fecha?

Sherilyn: Ajá.

Organización No. 5: Ósea ¿cuál ha sido el rol de la organización frente a esto?

Sherilyn: Sí

Organización No. 5: Del movimiento que yo participé estábamos en contra de todo, o sea, no estábamos de acuerdo ni con la ampliación, ni siquiera estábamos de acuerdo con que se hubiera cumplido solo con el 8 por ciento. Lo que decíamos, después de vencido el plazo para que tuvieran el 100 por ciento accesible, lo mínimo que uno podía tolerar era un 25 por ciento, y que no era aceptable, pero no había ni el 8. Entonces no estábamos de acuerdo con eso.

Con la prórroga para adaptar autobuses tampoco, porque ellos estaban presentándole todo eso como si fuera: es que ayer me dijeron que hoy mi bus tenía que ser accesible. En realidad teníamos 10 años de que la ley existía, y es claro que en Costa Rica nadie puede alegar desconocimiento de la ley, pero, sin embargo, en el caso de ellos pareciera que esto se aplicó, entonces, tampoco estábamos de acuerdo.

Y en la ampliación de la vida útil de los autobuses, por supuesto que tampoco porque. Primero, los buses después de 15 años ya tienen muchos riesgos, y el funcionamiento de las plataformas y de las rampas y todo eso; requiere que el bus esté en condiciones buenas, para que pueda asegurarse la silla adentro y todo. Y eso tampoco estábamos de acuerdo.

Entonces, en realidad la posición fue en contra de todo lo que se proponía. No logramos nada, tal vez porque sí, nosotros, la consigna era: no se negocian derechos humanos. Y en ese tema del transporte público, lo que se está negociando es la libertad de tránsito de las personas con discapacidad, y en eso no podemos ceder porque los derechos humanos no son negociables; y esa era nuestra consigna y posición acérrima en todo eso. O sea, la accesibilidad no es un derecho, el derecho es la libertad de tránsito, es un derecho reconocido para toda la gente en todo el mundo, entonces, nosotros cómo íbamos a negociar eso.

Nunca quisimos, no podemos ver separado un asunto de la otra, por lo mismo que le decía ¿por qué la gente no participó? Porque no había buses ¿por qué la gente tiene baja escolaridad? Porque tiene dificultades para transportarse a los centros educativos ¿por qué la gente no puede tener atención médica y atención oportuna? Porque no puede transportarse con las mismas facilidades, y siempre todo tiene que ver con la posibilidad de movilizarse. Entonces, esa era la consigna y la posición que mantuvimos hasta el último momento.

Y luego ¿si hemos participado en consultas de proyectos de ley? Bueno el movimiento de participación ciudadana que yo pertenezco, no participó nunca antes ese, hasta después es que ha participado. O sea, en lo que ha venido luego, el Proyecto de Ley de Autonomía de las Personas con Discapacidad y algunos otros proyectos de los que se han presentado, sí, pero hasta ese momento nunca habíamos participado porque era un movimiento muy nuevo. Ahora, el movimiento en general sí había participado, yo sé que ahí estuvo la FECODIS, la FEDEPRODIS, que fueron organizaciones que sí estuvieron participando en la consulta y que aportaron mucho. Pero igual, fue un texto que se les trajo y que pudieron discutir, no fue una propuesta de la sociedad civil.

Yo creo que para poder seleccionar a la gente, para que participe en procesos de incidencia legislativa y demás, la gente tiene que estar muy segura de que tiene el derecho de estar ahí, se lo tiene que creer, porque si no, entonces, empieza eso de que se aprovechan unos de otros, obviamente la población con discapacidad, con cero niveles de educación académica, con muy poca formación, con muy pocas oportunidades de haber tenido ese fogueo (por decirlo de alguna forma) antes, era el

blanco fácil de cualquiera. Entonces eso es muy complicado, yo creo que hay que formarse para la incidencia, y hay que formarse para la participación ciudadana, y yo creo que eso el movimiento lo entendió; y en eso ha venido trabajando en los últimos años.

Ese es el rol del liderazgo, o sea, tiene que ser gente que sea capaz de poder entender que lo que está haciendo es luchar por sus derechos y que tiene que tener información, o sea, yo puedo ser muy segura de que yo tengo derecho al transporte público, pero si no tengo la información suficiente para poder defender ese derecho, estoy en condiciones obvias de desventaja, entonces hay varias cosas: la formación, el estar empoderados y el tener conocimiento del tema. Son vitales.

Las razones que sustentan la posición de nuestra organización, ya se las dije, este es un tema de derechos humanos, la accesibilidad no es un derecho humano, pero el libre tránsito sí lo es, y la movilidad de la personas con discapacidad que ahora sí está garantizada en una Convención de Derechos Humanos a nivel internacional, constituye la forma única de garantizar esas libertades de las que los demás gozan ¿y por qué la posición era cero reformas y cero todo? Porque dijimos: ya tuvieron 10 años, no cumplieron, están pidiendo 8 años de prórroga (como si estuvieran pidiéndoselo en ese momento y sin contar los 10 años que ya pasaron); había 3 años de incumplimiento o de morosidad que no fueron sancionados de acuerdo a lo que tenía que haber sido (según lo que la ley dice); y tercero los derechos humanos no se negocian, nadie negocia los derechos. Bueno esas eran.

...¿cómo fue que se determinó la posición que tendría la organización o cámara ante la discusión de las reformas de la ley?

Bueno, como le digo, lo único que hubo previamente fue una asamblea de organizaciones. En esa asamblea escuchamos a la gente que había sido parte del proceso y que llegó al acuerdo que con tal de mantener el 100 por ciento, negociaban que hubiera una prórroga de 8 años. Inicialmente la prórroga era de 5 años, y esa fue por la que la gente del Concejo y algunas organizaciones estuvieron de acuerdo, cuando llegó aquí, después de muchas cosas, la cámara logro que fueran 8. Pero solo hubo una asamblea previa y en esa asamblea todo mundo se enteró, y todo mundo salió, así, furioso a ver qué hacía; cada quien por su lado.

Entonces, nunca hubo un proceso articulado de las organizaciones de personas con discapacidad, que son más de 200 en el país, para poder ir a ese proceso, sino que en realidad fueron acciones de diferentes agrupaciones. El movimiento de participación ciudadana, como le decía, tomó la decisión a partir del apoyo de colegas (abogados) y de gente que apoyó para poder tener citas con la ministra y demás; pero cada quien por su parte. Entonces, no hubo un proceso efectivo de articulación para participar en ese proceso, y esa fue la mayor debilidad...

Sherilyn: ¿y esa asamblea cómo surgió?

Organización No. 5: Fue facilitada por funcionarios del Concejo, que ya no están ahí lamentablemente. Pero fueron ellos los que facilitaron eso, ellos trajeron a la gente y buscaron el espacio para que todo mundo pudiera hablar de eso, pudiera incidir. Gracias a eso fue posible, tampoco fue una iniciativa de las organizaciones. Luego, también, como ya había estado en un proceso de participación ciudadana, una de las garantías del proceso es que les iban a decir a la gente, es decir, le iban a facilitar a la gente el poder movilizarse para la capacitación, entonces, con esos recursos fue que contó la gente del Concejo para lograr movilizar. Si ese programa no hubiera estado, sinceramente, ni cuenta nos damos, ahí veremos por tele lo que estaba pasando.

Coincidieron con nosotros Ana Elena Chacón, Lesbia Villalobos, completamente aliadas nuestras hasta el último momento, nosotros estábamos seguros de que en ellas dos estábamos más representados. Hubo diputados que ocasionalmente nos apoyaron, inclusive en algún momento don Guyón Massey nos ayudó, otros diputados del PAC, don Alberto Salom, don José Merino también nos apoyó. Pero diputados comprometidos 100 por ciento con nuestra consigna: Ana Elena Chacón y doña Lesbia Villalobos. Esas fueron las aliadas, o sea, la puerta para poder entrar aquí, la que nos informaba de qué estaba pasando y, a través de algunos compañeros asesores, en ese momento del Concejo Consultivo del PAC, de la Unidad (que estaban con Ana Elena) fueron los que nos ayudaron a poder estar al tanto de lo que estaba pasado.

Inclusive, nos dieron acceso a medio, a veces a [...], un taller de incidencia legislativa para ubicarnos un poco en el proceso.

Sherilyn: ¿Solamente al movimiento fue que se lo dieron?

... ¿la capacitación?

Organización No. 5: Se la dieron a varias personas de organizaciones de personas con discapacidad, de diferentes organizaciones.

Luego, bueno, en realidad los diputados que le dije consideraron nuestras observaciones y peticiones, muchos no; y de hecho, en las barras de público, tuvimos diputados, como Maureen Ballesteros (porque todavía la tengo bien clara) que nos dijo: por qué un poco de viejos llegaron aquí a hacer un alegato sin saber ni lo que están diciendo, nosotros no vamos a cambiar nuestra posición. Obviamente detrás de todo eso estaban: costos elevadísimos de transporte (80 mil colones desde la zona sur que tuvimos que conseguir nosotros solos), la alimentación de la gente que vino a poder participar en esa mesa, por qué no tenían un cinco para venir porque con discapacidad está, la mayoría, en condición de pobreza, por el mismo tema de empleo y otras cosas. Entonces fue como muy agresivo para la gente escuchar eso, entonces los carteles decían, ya no era simplemente que no estábamos de acuerdo, sino: yo no quiero mi casa por cárcel, porque sin transporte no puedo salir, y cosas así.

Entonces sí llegó mucho a, o sea, yo creo que solo estas dos diputadas que le digo y alguno que otro, pudieron entender el nivel de sensibilidad que esto llevo a la vida la

gente, porque mientras para la Cámara de Transportes era un asunto de un negocio y de poder tener rentabilidad, y demás; para esta gente era la esencia misma de su dignidad humana, o sea, era el derecho de poder salir de su casa. Entonces, un compañero se encadenó, no me acuerdo donde fue, pero un muchacho usuario de silla de ruedas que tenía una condición de salud muy peligrosa en Turrialba, y llegó a ese nivel. Porque para ellos era la desesperación total, y yo creo que solo estas dos diputadas lograron dimensionar lo que realmente significaba para la gente con discapacidad.

Bueno, vinimos, a audiencia de la Comisión nunca nos dieron audiencia, participamos en reuniones en varios despachos: hablamos con don Guyón Massey, con el diputado José Manuel Echandi, hablamos con diputados del PAC y el PASE; y de hecho, logramos que el Frente Amplio, logramos que 10 diputados nos firmaran una consulta facultativa de constitucionalidad en la que los magistrados dijeron, en pocas palabras dijeron: que no era constitucional ampliar el plazo porque violentaba derechos y demás. Pero le dijeron a los diputados de alguna otra forma, como era solo consulta, algunos argumentaron: pero no era necesario a que se pusiera 100 por ciento en la ley.

Entonces, igual, otra vez el temor y la herramienta que tenían en la mano de que podían quitarnos el 100 por ciento del transporte accesible, y eso, desvirtuó todo lo otro que habían dicho de que no era proporcional, de que no era razonable, que no se podía justificar. Entonces, bueno, igual quedamos en las mismas, pero sí se hizo ese esfuerzo, la consulta facultativa la hicieron las personas con discapacidad y aquí la firmaron 10 diputados de diferentes fracciones, eran 11, pero José Manuel Echandi se quitó al final y fue a retirar su firma, y de hecho, eso le ameritó una sanción y una regañada de parte de la Sala Constitucional porque así que firmó, se quitó, por presiones de las cámaras transportistas.

Nunca hemos participado, como le decían, ni en audiencias, ni en comisiones especiales mixtas. Después de eso sí ha habido audiencias, pero no antes, no para ese proyecto. No pudimos tener acceso a los medios de comunicación porque no había forma de costearlo. Un compañero sacó algo en un medio de comunicación, lo pagó con sus propios recursos: trescientos y resto de mil colones; pero no fue, así, como muy de peso. Lo que usamos para divulgar las posturas fue simplemente el volanteo y la conexión por medio de correo electrónico y de teléfono con las organizaciones de personas con discapacidad a lo largo del país.

La asesoría fue de colegas, de compañeros del movimiento que tenían, profesionales que tenían discapacidad y que se sensibilizaron, y que trabajaron con nosotros, abogados, como le decía: Rodrigo Jiménez Sandoval y algunos otros compañeros. Para poder reunirnos, lo único que tuvimos fue el apoyo del Concejo y de funcionarios muy comprometidos del Concejo, que luego también tuvieron problemas por habernos ayudado en ese proceso.

Lo que hizo que nos moviéramos para este proceso y de todo, fue más bien la indignación de que nunca nos dimos cuenta hasta que ya todo estaba encima, y la convicción de que se trataba de un asunto de derechos humanos y de que si no estábamos presentes, pues ni siquiera iba a oírse la voz de la gente nunca. No logramos ningún resultado, o sea, el resultado fue peor que el que esperábamos, porque la negociación que se había firmado inicialmente por el Concejo, y que luego se retractó, y por las organizaciones era una prórroga de 5 años y finalmente se hizo de 8.

Lo único que logramos fue tranquilizar a la gente que tenía temor de que le quitaran el 100 por ciento de transporte accesible, y tampoco ha habido un proceso sostenido de que se cumplieran los porcentajes del transitorio, no sabemos si es así, de hecho, para el 10 de noviembre vamos a tratar de que la Asamblea convoque al ministro de transportes para nosotros enterarnos de cómo está el tema, pero ni siquiera tenemos información constante sobre cómo está eso.

No tenemos presupuesto, o sea, no hay recursos para las organizaciones, algunas son nada más de subsistencia. Las organizaciones que atienden a gente constantemente con discapacidad reciben algún apoyo del Concejo pero no da para más que subsistir, o sea, no hay recursos para movilizarse. Excepto el COINDIS que sí puede tener algún recurso para ese tema, pero también es muy limitado, entonces se reserva para solo cosas muy puntuales y porque sea realmente una emergencia.

Aunque después de ese proceso ha sido muy difícil que nos quedemos sin saber qué es lo que está pasando, el nivel de información, de flujo de información cambió, esa fue la peor experiencia que pudimos haber tenido. Ahí nos dimos cuenta de todos los errores que se habían cometido, y de que no podemos permitir que volviera a pasar. Entonces ya la historia cambió, ya no nos agarran tan desprevenidos.

Sherilyn Y ahora ¿cuáles son los mecanismos para recibir la información o cómo han hecho?

Organización No. 5: Bueno, primero con el Concejo, el Concejo como que baja más la información, pero segundo, la gente misma pregunta. Entonces yo ahora estoy trabajando acá en la Asamblea Legislativa, pero antes cuando no estaba, ya antes lo hacíamos, que se enviaban correos permanentemente a los asesores, que preguntábamos, mandábamos minutas al Concejo solicitando información, se distribuía por correo electrónico, por redes sociales, se le pedía a la gente que por favor reuniera a la gente de su región y les contara lo que estaba pasando.

Bueno, como que eso ha cambiado, además, entre más uso de la internet tiene la gente con discapacidad, entre más posibilidades tiene de acercarse, pues la desinformación es menor. En el 2006 aún era muy limitada esa posibilidad, casi nadie tenía correo electrónico en su casa, era todo un problema, ahora yo creo que eso ha ido reduciéndose poco a poco. También la Asamblea ha ayudado, o sea, hay una unidad de discapacidad en la Asamblea Legislativa desde el 2006, fue muy paralelo y

entonces ellos siempre envían correos, le comunican a la gente, la gente los llama, él se encarga de averiguar, de hacerles contactos con diputados. O sea, y no es general, es en algún nivel de la organización la información es un poco mejor, por lo menos ya tenemos un grupo de organizaciones que van a reaccionar si algo pasa.

Bueno, como le decía, los recursos tecnológicos han sido la clave para poder comunicarnos mejor, y hoy hay más recursos que antes, entonces, tal vez no todos pero por lo menos el correo electrónico se ha convertido en un puente de comunicación, por lo menos con al menos una persona de cada región contactamos y esa gente luego van regando la bola y, definitivamente, eso es vital. Bueno, el movimiento de vida independiente, que es nuevo, también ha jugado un papel muy importante porque entonces ellos han luchado mucho, precisamente, porque la gente sea la que acceda directamente a esa información, entonces han tenido un proceso de poder compartir experiencias y hay gente de todas las regiones en ese movimiento, son pocas personas, pero como son de todas partes ellos hacen que la información llegue a otros lugares.

No tengo idea de los presupuestos, en realidad no hay presupuesto, la incidencia se hace con los recursos de cada uno, no tenemos de dónde financiarnos. Lo que se financia es si son organizaciones, por ejemplo, que tienen algún taller para personas con discapacidad o que dan algún servicio de rehabilitación, cosas así, que reciben algún subsidio, o que tienen programas de convivencia familiar o residencias para personas en condición de abandono; esas son las que reciben dinero. En general las organizaciones que trabajan en la incidencia política no reciben recursos.

Bueno, el movimiento de personas con discapacidad tiene más de 200 organizaciones a nivel nacional, dentro de ese engranaje grande hay varias que están articuladas en federaciones, entonces está la Federación Costarricense de Organizaciones de Personas con Discapacidad (que agrupa creo que 18 organizaciones), la FEDEPRODIS (que también son como 20 organizaciones), la REDNAPEDIS que es una red nada más pero que está por consolidarse en federación (que son alrededor de otras 25 organizaciones), bueno en la región occidente el movimiento de participación ciudadana agrupaba a 11 organizaciones. Son muchísimas las organizaciones que hay, y cada vez hay más; en la zona sur que habían menos ya hay organizaciones indígenas con discapacidad. Hay organizaciones en la zona atlántica, bueno, son muchas la verdad y existe un nivel, por lo menos mínimo, de comunicación con todas, eso es algo, de las lecciones aprendidas como decía, que quedó.

El financiamiento ha sido muy limitado, no hay. A veces la gente hace acciones propias de su organización y el movimiento, hay diferentes niveles de organizaciones. Algunas organizaciones, por ejemplo, el movimiento [...] recibe recursos de la Agencia de Cooperación de Japón porque ellos recibieron la capacitación en Japón para fundar el movimiento y para tener los elementos para ese proceso; entonces, ellos reciben de ahí, reciben dinero del Concejo de Rehabilitación. Las organizaciones reciben un

presupuesto, algunas organizaciones, reciben presupuesto del Concejo de Rehabilitación para poder brindarles servicios a la población con discapacidad.

Y otras organizaciones, como la mía, lo que hacen es, en mucho, conseguir recursos internacionales para poder dar capacitación, entonces, no es un presupuesto para tener presupuesto ahí, sino que son para acciones concretas, entonces ahí apoya la gente de la READIS que es una red iberoamericana, la gente de la Organización Mundial de Personas con Discapacidad (que trabaja mucho con población ciega, porque su presidente actual es una persona ciega), Rehabilitación Internacional, si han tenido procesos de trabajo con recursos del Banco Mundial (pero nunca son recursos que llegan a la organización sino que más bien facilitan espacios de capacitación y otras cosas así).

Algunas organizaciones tienen espacio físico, otras no, hay de todo en este movimiento es muy variopinto. Además que hay organizaciones que están solo en el tema de incidencia política e incidencia en la gestión de política pública, entonces, lo que hacen es reunirse en algunos espacios, puede ser de otras organizaciones que prestan servicios para poder trabajar. Pero hay muchas que sí tienen servicios de rehabilitación, que tienen servicios de [...] coordinan con el Concejo de Rehabilitación el Programa de Pobreza y Discapacidad, entonces les dan recursos a personas con discapacidad de más escasos recursos.

El foro en el que estoy no tiene personal, pero el movimiento de vida independiente sí recibe recursos de JICA para poder tener personal trabajando, y así hay varias que tienen oficina abierta. Sin embargo, la FECODIS y la FEDEPRODIS que son bien grandes, no tienen un espacio, ellos dependen, todavía hay mucha dependencia de las instituciones del Estado para poder tener eso, por ejemplo, PROCENARE que funciona en CENARE o la FECODIS que también tiene mucho que ver con CENARE y se reúnen ahí, o así. O hay espacios que se facilitan, en la Asamblea Legislativa, inclusive, muchas veces las tareas no son tan legislativas, pero nos prestan una sala o algo.

Yo creo que el principal problema para el cumplimiento de la adaptación del 100 por ciento de la flota es un asunto de conciencia, o sea, la gente cree que como no ve que todos los días a su autobús se sube una persona con discapacidad lo ven como innecesario y como que nunca va a llegar alguien, y como que no le van a poner un recurso de amparo, y como que es muy poca la gente que se moviliza. El tema de fondo es que la gente tiene que garantizarse el derecho a que la persona pueda llegar, si lo necesita, a una parada de autobús y encontrar un bus en el que se pueda subir. Como eso no pasa la gente no sale, entonces por eso es que los empresarios siempre tienen la justificación de que no hay tanta gente con discapacidad que requiere transportarse, y entonces, en realidad yo creo que se atienen, se atienen a como no ven gente todos los días, no es tan fácil que nos pongan un recurso de amparo. Entonces creo que es por ahí, es un tema de poca conciencia social a nivel de eso.

Sherilyn: Sí, y le iba a preguntar de otra cosita...

Organización No. 5: Y bueno, de esto que ha impedido que se haga la ampliación de vida útil de los autobuses, yo creo que es que es un tema que no solo afecta a la población con discapacidad sino a otros sectores y por eso no ha sido tan difícil sostenerlo.

Sherilyn: Y bueno, no sé, si está enterada de la negociación que se dio en el 2003 de un pliego de peticiones, que se lo dieron, cuando estaba la Administración de don Abel Pacheco, que eran para solucionar este tema antes de que inicio toda la negociación y las reformas que se presentaron aquí.

Organización No. 5: No, no estoy...

Sherilyn: Bueno, entonces tal vez me puede conversar y detallar un poquito más lo de la negociación del Concejo con las cámaras, o sea, cómo fue la relación que usted ahora me dijo que habías sido...

Organización No. 5: Bueno, todo empieza por un proyecto de ley que pone Federico Vargas, porque en su haber, aunque él era un diputado con discapacidad, si él lograba que se hiciera la exoneración de los vehículos para, o sea, de vehículos para personas con discapacidad, no sería tan necesario que la gente usara bus. Lo cual es totalmente desproporcionado, porque ni siquiera hoy día con toda la información que hay, la gente logra exonerar porque no tiene como comprar ni exonerado, entonces era un absurdo.

En el momento que se da cuenta de eso, el Concejo de Rehabilitación sí se entera, trata de ver qué está pasando, y se da cuenta que estaba pidiendo ampliación y toda esa historia. Se trata de meter y la primera amenaza que se hace es: vamos a quitar el 100 por ciento, o sea, o hay tiempo o se elimina el 100 por ciento; lo cual no se puede porque la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación, y las demás convenciones de derechos humanos, dice que cuando un país fue más allá de lo que exige la Convención no puede retroceder, o sea, es totalmente imposible a nivel de derechos humanos y se puede denunciar a un nivel internacional.

Entonces empiezan a tratar de convocarlos al Concejo y a tener algún nivel de audiencia entre las instituciones, bueno, entre la institución y la cámara. Cuando la cosa empieza a caminar, y las organizaciones representadas en la junta directiva del Concejo se dan cuenta, empiezan a meterse, y a tratar de incluir algunas otras personas. El Concejo de Rehabilitación es una institución estatal que representa al Estado, no representa a las organizaciones, pero tiene participación de organizaciones, en esa junta directiva hay gente de todas las instituciones y algunas personas con discapacidad, por supuesto el poder de la gente que está ahí de las instituciones del Estado como es conocimiento político y demás, hace que convezan

a la gente de que eso es lo menos malo que pueda pasar, porque si no nos van a quitar el 100 por ciento.

Entonces en la negociación la primera gente que llega accede, hablan de 3 años. Después, de repente sin darse cuenta ya se estaba negociando aquí en la Asamblea Legislativa, por los transportistas 5 años, cuando estaban hablando con la gente de 3 años. Después, bueno ahí fue dándose el proceso, hasta que en algún momento por el nivel de temor que tenían de que la cosa se pusiera peor, firman por 5 años. Firman y aquí se vienen a negociar 8 años, cuando el resto de gente se da cuenta de que el Concejo y las organizaciones representadas en él aceptan 5 años, se les viene encima todo mundo. Entonces ellos tuvieron que ceder y envían una nota a la Comisión de Sociales retractándose de su posición, lo cual fue horroroso, porque por eso nos veíamos tan mal todos.

La negociación fue pésima, fue en condiciones de desventaja, de gente con toda la espuela política de la negociación y al diálogo como lo puede ser los transportistas mismos porque les ha tocado trabajar así para poder sostener a su sector, y de la gente de gobierno representada en la junta directiva con gente que nunca había participado, que no sabía qué hacer, que estaba bajo la amenaza de que se podía quitar el 100 por ciento. Entonces en realidad el proceso fue muy suave, no teníamos mucho qué decir, ellos decían: vamos a ir por una prórroga y punto y ustedes qué van a hacer. Era como para hacernos parte para que no nos agarrara de sorpresa, por lo menos al Concejo, pero en realidad no hubo instancias para negociar. Incluso yo me acuerdo que alguna vez en alguna capacitación casi me voy del colerón porque el señor que llegó nos dice: siempre hay que ceder y no sé qué. Y la gente le decía no, cómo vamos a ceder son derechos humanos. Le decía: bueno es que siempre las negociaciones son así, alguien tiene que perder. Yo les decía: bueno, eso es cierto, un proceso de negociación, cualquiera, pero negociar derechos humanos no se puede.

Entonces, en realidad, yo creo que hubo una debilidad enorme siempre, y el proceso de negociación no fue tal, fue una mesa en la que los sentaron para contarles lo que querían hacer y tratar de convencerlos de que les dieran el visto bueno para evitar que se hiciera un alboroto con el resto de las organizaciones, y eso es lo que trataron de hacer. Pero no se logró porque luego, aunque al final lograron su objetivo, y más allá de lo que hubiéramos pensado, porque los diputados aquí habían más defensores de las cámaras que de las personas con discapacidad. Y como le decía, fue toda la desatención, como ¿hay qué están haciendo aquí? Una vez vinimos, el 1 de agosto, me acuerdo, del 2006 a hablar con la gente y nos dijeron: Eh no, ya nos vamos todos porque hay que ir a ver [...] que iban para lo de la virgen de los ángeles.

Y habíamos traído gente de Guanacaste y no nos quisieron atender. Por dicha un diputado que estaba ahí, nos dijo: no es una pesadez, por lo menos voy a traer a la ministra para que hable con ustedes. Pero hasta eso nos hicieron, de que llegábamos y los diputados les daban la espalda. Fue terrible todo ese proceso. Pero yo creo que mucho fue la debilidad y la falta de formación en la gente que estábamos ahí.

Sherilyn: Y bueno, usted me dijo que la relación como muy vaciloncilla con las cámaras, no sé ¿cómo a qué se refiere?

Organización No. 5: Ah bueno, es que luego de eso las cámaras ofrecen transporte para realizar la Asamblea Nacional de Personas con Discapacidad, cuando tenemos actividades nos dan transporte. Yo creo que doña [...], no me acuerdo del nombre, la...

Organización No. 5: ...la de la cámara, ella es muy...va a colaborar, ella siempre colabora, entonces ella ha sido, después de ese proceso, muy colaboradora con las organizaciones, y de hecho, cuando hablábamos con ella era como hablar con otra gente. Entonces era así como, vacilona en el sentido de que usted sabía que le estaban dando por detrás, pero además le facilitaban un bus para que se movilizara. Después, por ejemplo, había un compañero que es muy pidión de Turrialba, y le decía: no, tranquilo nosotros, mientras tanto es el 100 por ciento le vamos a pagar el taxi todos los días.

Ve, cosas así absurdas como que, y él les decía: yo quiero con un taxi. Pero a la gente le decían, a la que más peleaba: yo les garantizo transporte accesible con un taxi, para que usted se pueda movilizar. Y cosas así que no ha habido con otros sectores de la población sino que era mucho por las particularidades de este movimiento. A eso era lo que me refería.

Anexo 16

Código: Diputado N°.1

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Diputado

Fecha: 10 de noviembre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Diputado No.1: Bueno, usted me dice cuando. ¿Ya?

Sherilyn: Sí.

Diputado No.1: Bueno, se presentó un proyecto de ley para que los gobiernos locales establecieran en cada uno de sus gobiernos una comisión que velara por el cumplimiento de la legislación en materia de discapacidad. Estas comisiones, pues van a estar integradas en una forma participativa, buscando la posibilidad de que esta comisión de seguimiento para que los regidores, lo que es tanto el concejo municipal como el alcalde, incorporen dentro de las políticas, para cada año, el cumplimiento de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley 7600.

Pero también que estas comisiones velen por que las ciudades estén libres de obstáculos arquitectónicos que puedan provocar la violación a derechos fundamentales de las personas con discapacidad, como es el derecho a la libertad de tránsito, el derecho a la educación, el derecho a la salud.

De ahí que estas comisiones, pues gracias a Dios, están trabajando ya prácticamente en los 81 municipios del país, están trabajando fuertemente para que se vele por el respeto de los derechos fundamentales y de los derechos legales de las personas con discapacidad.

Sherilyn: Diputado No. 1, quisiera que profundizara, tal vez, ya ahora, en el caso de los autobuses, o sea, la prorroga que se dio para que se adaptaran.

Diputado No.1: Sí. Ok. Bueno, la idea es que el 100 por ciento de los autobuses sean accesibles a las personas con discapacidad, si bien es cierto, pues las empresas de autobuses tenían un cierto número de buses accesibles y no todos accesibles, entonces se da una prorroga de tiempo para lograr que las empresas hagan las inversiones necesarias y que la puedan recuperar mediante la tarifa. Para lograr que los mismos sean accesibles por medio de lo que sería, ya sea la modificación de unidades o la sustitución de unidades, que tengan los elevadores que permitan que personas en sillas de ruedas puedan ingresar al autobús, que tengan los espacios

debidamente demarcados para que esas personas puedan, pues parquear su silla de ruedas y puedan viajar en una forma segura y que no tengan ningún peligro.

Sherilyn: Usted, bueno...

Diputado No.1: Al igual que lo taxis. Otro aspecto importante es que hay un número de taxis que deben de ser accesibles a personas con discapacidad, en ese sentido, pues se promovió que la licitación pública de taxis, que se dio hace poquito, se adjudicaran más placas para este tipo de población.

Sherilyn: Bueno, quisiera saber, dentro de su participación en la Asamblea ¿si usted tuvo que interactuar de alguna manera con las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras?

Diputado No.1: Pues sí, yo he tenido una situación particular, [...], entonces eso me ha traído una sensibilización en el tema de discapacidad y una, podríamos decir, y un contacto importante con algunas organizaciones de personas con discapacidad.

Tal vez de esa razón fue que en mi función como diputado, pues salieron dos proyectos importantes al sector de discapacidad: este proyecto de las comisiones para el seguimiento y el establecimiento de políticas que vengán a proteger los derechos de las personas con discapacidad; y otro proyecto de ley muy bueno, que fue el de una pensión igual a un salario mínimo para aquellas personas que tengan una discapacidad grave que les impida laborar a ellos, pero que además, no solamente le impida laborar a la persona que la tiene, sino también, más grave aún, le impida laborar a la mamá o el papá, o un miembro de la familia que tenga que dedicarse, prácticamente por completo al cuidado de estas personas.

Como es el caso de las personas con una discapacidad, no tanto sensorial, sino mental, que las Naciones Unidas ha dicho que de entre los grupos de personas con discapacidad son las más discapacitadas y las menos valoradas, por decirlo así, porque son personas que muchas veces no van a tener acceso a un trabajo, precisamente por ese tipo de situaciones, hablo de casos: espina bífida severos, autismo severo, y que estén en estado de pobreza, en condición de pobreza.

Entonces, lo que se va a dar es un auxilio para que las madres o los padres, o los hermanos que tengan que cuidarlas puedan dedicarse y van a recibir un salario mínimo para poderlas atender adecuadamente.

Sherilyn: En el tema este del transporte público, estas organizaciones y las cámaras ¿cuáles fueron los argumentos que presentaban ante ustedes los diputados? ¿Cuál eran las posiciones de ellos respecto a la reforma?

Diputado No.1: Bueno, era posiciones un poco divergentes, porque los grupos de personas con discapacidad, pues quisieran que en un día estuviesen todas las unidades accesibles, y además de eso, quisieran que ojalá fueran buses nuevos y no que fueran adaptados. Por ejemplo, habían situaciones graves como las microbuses,

que la Ley de Tránsito establece un número de asientos, y por ejemplo, la accesibilidad tenía que perder ese número de asientos, entonces ya no podían circular. Entonces, había que, como coordinar la legislación, y también, por el otro lado, las cámaras de transporte que pretendía, más bien, ojalá, que esto se prorrogara por tiempo indefinido con la finalidad, pues, de tal vez de no hacer las inversiones que se estaban pretendiendo hacer.

También hay que ver otra cosa que es importante, que es el entorno, o sea, no hacemos nada con tener todas las unidades de transporte accesibles cuando las ciudades no son accesibles y cuando más bien...

[Lo interrumpen]

[...]

[Continúa] Cuando las ciudades no son accesibles, porque nada hacemos con que llegue el autobús y salga la rampa y la rampa quede así como que hay un hueco, o más bien, no se pueda utilizar la rampa. Entonces, también creo yo que aquí hay una responsabilidad no solamente de las empresas, ni de las organizaciones, sino también una responsabilidad del Estado como tal.

Del Estado, que muchas veces es un Estado hipócrita, muchas veces un Estado que obliga al sector privado a tomar acciones para poder hacer accesibles, por ejemplo, en este caso el transporte público, pero por otro lado, no toma ninguna acción para que los gobiernos locales sean accesibles en cuanto a verificación de que todas las alcantarillas pluviales estén respectivamente tapadas y con los seguros necesarios para que una persona con discapacidad sensorial, por ejemplo, una persona no vidente no vaya a caer, o cualquier persona incluso. Por ejemplo, el hecho de que en las aceras hayan rampas que permitan a las personas que transitan en sillas de ruedas poder cruzar con las rampas. Cuando tenemos obstáculos arquitectónicos, como son cordones de caño de un metro, un metro y medio, entonces cómo va a pasar una silla de ruedas por ahí, tendría que hacer un salto de gangoche para poder pasar.

Esas situaciones entonces tienen también una responsabilidad del gobierno central y de las municipalidades, que el gobierno central muchas veces es muy hipócrita en el otorgamiento de una serie de derechos y no tiene presupuestos propios, dentro del gobierno central, dentro de las municipalidades, por ejemplo, para que hayan semáforos auditivos para las personas no videntes o que haya una ciudad que sea accesible, y las ciudades de nuestro país lo menos que tienen son accesibles. Y esto es grave, incluso en lugares cerca de donde están concentraciones de personas con discapacidad, digamos Guadalupe, que es un caso en el cual está la Escuela Integral que está cerca de la Municipalidad de Guadalupe, no sé si la conocés...

Sherilyn: Sí.

Diputado No.1: lo que está a la vuelta, luego está la Centeno Guell, anteriormente estaba la neuropsiquiátrica que ahora se trasladó un poquito más para allá, en Tibás. Pero son lugares por donde hay un tránsito bastante importante de personas con capacidades disminuidas o diferentes, con capacidades diferentes. Entonces eso quiere decir que en realidad no se hace mucho por el tema a nivel tanto de municipios como tampoco se hace mucho por parte del gobierno central.

Sherilyn: Y ¿cómo se valoró en ese momento por parte de ustedes, digamos en su caso, tomadores de decisiones, este problema que se había vencido?

[Los interrumpen]

[...]

Diputado No.1: Si entonces ese es uno de los puntos. Bueno, la pregunta tuya era cómo hicimos para...

Sherilyn: Sí ¿qué fueron los criterios que se tomaron para decidir eso, o sea, el periodo y...?

Diputado No.1: Lo que se estableció fue consensos, se lograron consensos que fueron difíciles, no fue tampoco muy sencillo, para lograr que todas las partes estuvieran de acuerdo. En una situación de estas, no todos van a estar de acuerdo, siempre van a haber algunos sectores que no están de acuerdo. Pero lo ideal es que sea algo racional, algo proporcional, que se sigan principios, como el principio de razonabilidad y el principio de proporcionalidad; y que también existan estudios técnico-jurídicos que determinen cuál sería el plazo adecuado para lograr este tipo de situaciones. Eso más que todo fue lo que se tomó en cuenta.

Sherilyn: Ahora sí, una preguntita ¿usted considera que las opiniones de esos actores (las organizaciones y las cámaras) fueron tomadas en cuenta a la hora de tomar la decisión?

Diputado No.1: Sí, por supuesto que se escuchó a todas las organizaciones con la finalidad de tomar las decisiones que más se adecúen a satisfacer todos los intereses, porque aquí hay intereses muy distintos, muy diversos que se contraponen muchas veces y la idea es...

[Lo interrumpen]

[...]

[Continúa] Es tratar de lograr que estos intereses lleguen a un punto de equilibrio y que las partes estén lo más satisfechas posibles. No siempre es posible, de vez en cuando sí lo es.

Sherilyn: Y ¿qué mecanismos se utilizaron para escucharlos a ellos?

Diputado No.1: Bueno, hubo audiencias, si no me equivoco, en las cuales participaron organizaciones de personas con discapacidad, cámaras de transporte, no sé si incluso gobiernos locales, creo que no, pero sí hubo ese tipo de audiencias. Lo que se perseguían y lo que se buscaba era, como te decía en un inicio, lograr escucharlos, lograr comprender sus situaciones, y conforme a esta situación, pues tomar las decisiones que consideramos eran más convenientes para la colectividad.

Sherilyn: Diputado No 1, yo tengo, y no sé si me equivocaría, pero que en el 2003 que usted participó de una marcha, que fue el 29 de mayo

Diputado No.1: [...]

Sherilyn: Sí.

Diputado No.1: Ajá

Sherilyn: Ajá, no sé si usted me puede comentar sobre eso.

Diputado No.1: 2003... ¿para que esta ley se cumpliera?

Sherilyn: Ajá

Diputado No.1: La 7600. Sí es muy factible que así hubiera sido, es importante ver que uno tiene que hacer su labor de la mejor forma posible, y en este caso [...], por supuesto, a pocos años de la aprobación, bueno no a pocos años, relativamente ya algunos años de la aprobación de la Ley 7600, estamos hablando de que la Ley 7600 se aprobó en el año 96, tendría ya prácticamente 7 años, si no me equivoco, de la aprobación de la Ley 7600.

Pues la Defensoría, como defensora y garante de derechos fundamentales, veía con preocupación el hecho de que se acercara la fecha de 10 años para que se cumpliera con la Ley, y que los avances no hubieran sido los más propios ni los más adecuados. Lamentablemente, en este país uno de los problemas más serios y más graves es que las cosas se hacen sin planificación, las cosas se hacen sin un seguimiento a que realmente los derechos se cumplan, porque es un país que tiene una gran cantidad de derechos fundamentales que ha sido, tal vez podríamos decir, ejemplo mundial de otorgamiento de derechos fundamentales, ejemplo mundial de aprobación de convenios y de declaraciones de derechos humanos; pero a la hora de la aplicación podríamos decir que es un ejemplo mundial de no hacerlo o de patear la bola. Entonces ese es uno de los problemas más serios que tiene nuestro país, que si hay un compromiso muchas veces se espera al filo de la navaja para decir: di, no pude, ahora qué hago. Y hay dos opciones: una es, entonces, prorrogar el plazo, o incumplir con lo que se había establecido.

Sherilyn: Y Diputado No 1 ¿cómo fue su participación ahí? ¿Las organizaciones lo convocaron a usted o cómo fue que se dio que usted participara de esa marcha?

Diputado No.1: Bueno, en aquel entonces, pues, dentro de los tópicos que ve la Defensoría está el tópico de Protección Especial, en el tópico de Protección Especial uno de los sectores que se ve es el sector de discapacidad. De ahí que, probablemente, esa marcha fue organizada en conjunto, entre las organizaciones de personas con discapacidad, el Concejo Nacional de Rehabilitación y la Defensoría de los Habitantes, y probablemente también otras organizaciones que se sumaron a esta marcha.

Creo yo que la Ley 7600 es una ley modelo, el problema es el incumplimiento de la misma, como cualquier ley, por ejemplo, la ley esta de pensiones vitalicias para personas con discapacidad profunda en estado de pobreza, es una ley también modelo, pero si la Caja no aprueba las pensiones porque les encuentra cualquier (que tiene una nevera, que tiene una cocina) entonces que ya no califica porque ya no es pobre, aunque estén en una situación realmente de pobreza; pues se incumple, se incumple lo que el legislador quiso.

Sherilyn: Y en ese caso, usted cómo valora, digamos ¿las organizaciones en algún momento, en ese caso de las pensiones o del transporte, se agruparon para solicitar que cumplieran la ley, además de esa marcha? ¿Se hicieron como algo, pedían...?

Diputado No.1: Bueno, acordémonos que esa marcha fue en el 2003, como me decís, porque yo realmente no recuerdo la fecha, pero me acordás. En el 2003 la Ley tenía 7 años, creo que la parte de transporte público hablaba de 10 años, si no me equivoco, para la vigencia completa, total. Entonces, en ese momento lo que ese hizo fue como un llamado de atención al Gobierno, sobre todo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para que el Gobierno velara porque ya faltaban prácticamente 3 años para el cumplimiento del plazo de 10 años, que se cumplió en el 2006, y que tuviéramos un cumplimiento de la ley como debería de ser, o sea que tenía que llegar al 100 por ciento, o negociar con las organizaciones con discapacidad si era algo imposible, si era algo absurdo, si era algo que no era viable; entonces negociar con las personas con discapacidad un porcentaje de accesibilidad en autobuses y un periodo para que se lograra, ya fuera una prórroga (ojalá que no, eso no era lo que se pretendía) o que se hiciera.

Sherilyn: Y ¿Cómo valora usted la participación de la sociedad civil? ¿Ellos llegaban preparados? Para una audiencia ¿llevaban estadísticas o fundamentos; o a qué argumentos remitían ellos?

Diputado No.1: Pues, algunas de estas organizaciones son organizaciones que están funcionando muy bien, que tienen una buena estructura, que tienen profesionales, que tienen personas que conocen. Otras no, otras no están tan bien organizadas. Entonces, en muchos casos fueron audiencias que se tomaron en cuenta.

Creo que hubo, incluso, una intención (no sé si al final se logró, es que no recuerdo), pero creo que hubo una intención de hacer, como en sector niñez se había logrado hacer una red de organizaciones de protección a la niñez. Esa red de organizaciones

de protección a la niñez se reunía una vez a la semana en la Defensoría de los Habitantes, la Defensoría era, como, la secretaria técnica de la red. Entonces las organizaciones llegaban ahí, y exponían sus problemas y sus situaciones, y a la Defensoría le era muy sencillo poder llevar ese asunto ante las instancias, como el Patronato Nacional de la Infancia, el IMAS u otras instancias para ver cómo se podía proteger esos derechos de la niñez.

Pero, en este caso, creo que también se trató de hacer como una red de organizaciones de personas con discapacidad, lamentablemente, no sé si no se logró, no sé si al final sí se logró y se reunieron en la Defensoría. Se hizo algunas cosas interesantes, por ejemplo la Escuela Neuropsiquiátrica Infantil (que está ubicada en la zona de Guadalupe) que tiene una población de atracción muy importante, y sobre todo de problemas conductuales, casos de autismo, casos de espina bífida, casos de muchachos con retardo mental grave, algunos con problemas conductuales muy severos, de agresión y todo: autoagresión o agresión a otras personas. Y que está en una zona de alto riesgo, en una carretera principal (entre la Pilar Jiménez y esa escuela).

Se logró construir una escuela en Tibás con el apoyo de la Defensoría, se involucró la empresa privada por primera vez (la corporación, en aquel momento, Supermercados Unidos) se sacó la paleta, la dulce paleta de 100 colones, no sé si te acordás, y con esa plata, más la plata de la Junta de Protección Social, se logró construir una escuela nueva en Tibás con todas las condiciones que se requerían para atención de esta población, como son espejos que las personas pueden ver cómo se está llevando la terapia pero que la persona que está allá no se da cuenta que la están viendo, para poder manejar e ir mejorando esas conductas.

Porque, como te decía, dentro de las personas con discapacidad hay unas que tienen atenciones clase A y la clase Z, y en la clase Z están, precisamente, las personas que tienen una discapacidad mental, es decir, se le ha puesto mucha atención a la discapacidad sensorial, personas no videntes, personas con problemas auditivos; también a la discapacidad física, personas que han tenido algún accidente de tránsito o que desarrollaron alguna enfermedad, pero que mentalmente están bien. Pero se ha dejado muy, muy de lado, y muy, muy abandonadas al sector de personas con problemas mentales serios. No hablamos Síndrome de Down, porque Síndrome de Down, pues, es una persona que puede valerse, de cierta forma, por sí misma, en este momento, antes no, antes estaban catalogadas como que no. Pero se ha logrado demostrar que son personas que tienen un gran potencial, que se pueden explotar mucho.

Pero bueno, sobre todo el sector autista, el sector espina bífida, esos sectores de problemas mentales fuertes, conductuales (bueno no son mentales, son síndromes), se han como dejado de lado.

Sherilyn: Bueno, quisiera saber si usted tuvo que negociar de alguna manera o intervenir con el Gobierno en esa marcha o dio una entrega de un documento...

Diputado No.1: Sí, por supuesto. Me acuerdo que creo que fuimos a Casa Presidencial, si no me equivoco, ¿y a la Asamblea Legislativa? No, a Casa presidencial creo que fue, porque la idea era que ya la Asamblea Legislativa había hecho su papel, que era promulgar la Ley. Entonces fuimos a Casa Presidencial para solicitar el cumplimiento de la Ley.

Sí se entregó un documento, se le hizo ver al entonces Presidente, creo que era Abel Pacheco, si no me equivoco, los problemas que, o sea, la urgencia de la situación y se entregaron los documentos correspondientes.

Sherilyn: Y ¿Cuál fue la recepción del Presidente en ese momento? O sea, cómo decirlo... ¿Los tomaron en serio o los escucharon, o no, nada más...?

Diputado No.1: O Atolillo.

Sherilyn: Sí, exactamente.

Diputado No.1: Yo creo que en aquel tiempo, como en muchos casos, lamentablemente, estos temas no son prioridad de los gobiernos, y probablemente, la verdad no recuerdo, por lo menos no recuerdo que, si nos recibió el Presidente, probablemente, nos...

Diputado No.1: [...]

Diay, que decir, nos recibió el documento, pero, no creo que eso haya trascendido mucho. Prueba de ello es la situación en la actualidad. Si esto hubiera tenido un compromiso y un plazo de cumplimiento por parte del Ejecutivo, las condiciones serían otras actualmente, y lamentablemente, no fue así.

[Interrumpe la entrevista]

Sherilyn: Bueno, ya para terminar. Quisiera, para que quedara en la grabación ¿Cuál fue el papel que usted desempeñó en este tema de la prórroga de la Ley 7600, en los proyectos que usted desarrolló relacionados con el tema de discapacidad, transporte? Sí, el papel que usted desempeñó y su nombre.

Diputado No.1: Sí, ok, muy bien. El papel fue un papel de mediación, fue un papel de buscar consensos, fue un papel de ver una situación que ya era insostenible porque el plazo ya se venció, se había vencido. Entonces, era un papel de actuar con un principio de razonabilidad, en ese momento, y el principio de razonabilidad era que no se había logrado cumplir la meta, y el principio de razonabilidad también era de no buscar quiénes eran los responsables, porque no se iba lograr a nada buscando quiénes eran los responsables, sino más bien de buscar acuerdos que permitieran que las empresas se pusieran al día.

Creo que hoy hay una gran cantidad de cumplimiento de la Ley, tal vez no en un 100 por ciento, pero mucho más que en ese momento, y eso se debió a los acuerdos a los cuales se lograron llegar.

Entonces fue un papel de mediación entre las organizaciones de personas con discapacidad y también, por supuesto, mediar con las empresas de transporte, con las cámaras de transporte, para velar por el cumplimiento de la Ley en un plazo lógico, un plazo razonable y proporcionalmente. Por supuesto, es lamentable que se haya tenido que dar una prórroga a la Ley, lo que hubiera sido mejor, hubiera sido que se hubiera cumplido la Ley en el plazo de 10 años, que me parece a mí era un plazo sobradamente amplio, o sea, que no era necesario darle una prórroga; pero bueno, la realidad fue que, lamentablemente, el Ejecutivo no cumplió con su deber.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y la viceministra de transportes no cumplió con su obligación de jalar el aire a las empresas a la hora de dar concesiones o a la hora de prorrogar las concesiones ya dadas, en el sentido de verificar que se daban concesiones o se prorrogaban concesiones sólo a aquellas empresas que hubieran cumplido con la Ley. Habían mecanismos para forzar a las empresas a cumplir con la Ley, pero bueno, el Ejecutivo no lo hizo.

La Defensoría de los Habitantes, en su papel contralor de legalidad, sí lo hizo ver, y sí hizo una manifestación, y sí hizo una marcha, y sí llegó hasta las últimas instancias, que si bien no fue el Presidente, fue la Vicepresidenta, para entregarle y ponerla al tanto de lo que estaba sucediendo, pero bueno, ese esfuerzo no tuvo sus frutos, y a raíz de eso fue necesaria, pues, realizar una prórroga.

Anexo 17

Código: Diputado N°. 2

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Diputado

Fecha: 3de noviembre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Sherilyn: Bueno, le comento. Mi tema es acerca del papel que han tenido las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras en los proyectos de ley que se refieren a las prórrogas de la Ley 7600, o en la ampliación de la vida útil. Entonces estoy entrevistando tanto a los representantes como a los diputados y funcionarios (del Concejo Nacional de Rehabilitación, del Concejo de Transporte Público), para conocer sus percepciones acerca de esos factores

Diputado No. 2: ¿Usted está estudiando derecho?

Sherilyn: Soy politóloga. Es para la licenciatura en Ciencias Políticas.

Diputado No. 2: Bueno, la felicito por ese tema, primero, y segundo, la felicito por buscarme, que feo que yo lo diga de esta manera, pero le digo que la felicito por buscarme porque desde el referente de la politología, yo fui el político que tuve que conducir la negociación entre esas cámaras que usted alude y las organizaciones, propiamente, de discapacidad.

Ese componente político, esa pata, que le faltaba al banco, yo fui, en este proceso. Entonces la puedo poner en autos de muchas cosas y desde esa perspectiva más bien me encanta que una persona como usted se ocupe de estos temas.

Sherilyn: Sí, si usted quiere, me puede comentar, yo estoy estudiando a partir del 2003 hasta el 2010, a partir de que se venció la prórroga, y toda esa negociación, tanto lo que se dio en el Concejo como aquí en la Asamblea en los diferentes proyectos que se plantearon (desde don Federico hasta el proyecto que ya cuajó la prórroga que está vigente)...

Diputado No. 2: Claro. Que esa última prórroga, que es la que nos lleva al 2014, creo que es la tabla en el 46bis de la Ley 7600, y voy a batearle algunas cosas, porque yo tengo más de un año de haber salido de acá, y estoy dedicado a otras actividades, entonces no sabía que este era el tema, sino me hubiera preparado más, le agradezco su comprensión.

Le quiero informar que cuando yo llego acá, yo ya me encuentro con una Ley 7600 con transitorios vencidos, y yo entro acá como el héroe de la población con discapacidad ¿qué hace un héroe en esas condiciones? Imagínate. Lo razonable era: o poner una demanda en los tribunales a todas las cámaras empresariales y paralizar este país y obligarlos a que para subsidiar algo, que dicho sea de paso no habían querido cumplir, que era la implementación a los buses, entonces, para subsidiar eso había que disparar las tarifas, con lo cual íbamos a indisponer a la población en general, en contra de la población con discapacidad.

Era muy difícil, no creo que hubiéramos logrado agotar el sentimiento solidarista de los costarricenses, en términos de decir: ah bueno, no importa que nos suban un 300 por ciento las tarifas, de por sí es para que fulanito de tal se suba en silla de ruedas. No, la gente no lo iba a hacer. Hubiese sido muy riesgoso hacer eso, y yo no vine aquí a desprestigiar a la población con discapacidad.

Entonces, lo razonable, y aquí es donde entra el componente político, lo razonable era una negociación, que nos sirviera a todas y a todos, con plazos, con compromisos y con fechas establecidas. Hasta donde tengo entendido, ese transitorio, se ha cumplido a cabalidad, parece que más del 50 por ciento de la flotilla de buses está con rampas a la fecha. RITEVE ha jugado un papel muy importante en esto, en la fiscalización, y vieras que hay empresas, yo he podido corroborar, no sé si usted ha conversado con algunos empresarios de buses, si no lo ha hecho, yo te puedo dar un par de contactos, te podés hablar con el presidente del Concejo de Transporte Público, Jorge Arturo Herrera, es un buen amigo; y te podés hablar con la presidenta de la Cámara [...]¿no sé si tenés esos datos?

[...]

Diputado No. 2: No, no, con mucho gusto. Yo le voy a hablar ahora a[...]para que te atienda, y el hecho es que, efectivamente, ellos han venido cumpliendo, la inmensa mayoría ha cumplido el acuerdo. Yo me siento muy contento, dentro de la habilidad propia de la política, ese ejercicio tan difícil de poner a mi gente (porque aunque yo no uso silla de ruedas yo soy una persona con discapacidad) y poner del otro lado al empresariado, que de alguna forma, a veces se comporta de manera inescrupulosa, que lo único que le importa es el dinero por el dinero, el fin por el fin, el fin no justifica los medios, etcétera, etcétera.

Entonces yo me sentí muy cómodo con haber logrado eso, haber sido parte de esta negociación, en la cual participó, además del Concejo Nacional de Rehabilitación, por supuesto, las organizaciones de personas con discapacidad. Hubo gente muy incómoda con este actuar mío, pero diay mihijita para eso aparece uno en estos avatares de la política, el político exitoso no puede ser lineal, bajo ninguna circunstancia (ya me estoy metiendo un poco en su campo) pero es que uno no puede ser lineal uno tiene que ser flexible, tiene que ser flexible hasta donde las posibilidades

lo permitan, los derechos humanos han evolucionado tanto que ahora todo mundo tiene derecho a todo.

Antes era la sociedad más polarizada en sectores, pero ahora todo el mundo tiene derecho a todo, y aquella máxima del derecho donde “sus derechos terminan donde inician los míos, y viceversa” se ha robustecido tanto que hay que tener mucha capacidad de negociación, mucho margen de maniobra para implementar derechos humanos, y en esta materia, en cuanto al tema de los buses, yo tengo la esperanza de que al 2014, el 100 por ciento de la flotilla de buses esté adaptada de conformidad como lo establece el 46 de la Ley 7600.

Sherilyn: [...] bueno ya voy a pasar a algunas preguntitas. Quisiera que tal vez me aclarara ¿cuáles fueron los argumentos que presentaron las organizaciones y las cámaras, en tanto a esa prórroga? ¿qué era lo que ellos decían?

Diputado No. 2: Bueno, las organizaciones estaban totalmente en contra, y con toda la razón. La razón era muy sencilla: al año 2006, la Ley 7600 se firma, o se aprueba el 29 de mayo del 96. El transitorio le da 10 años a los autobuseros, todos los autobuseros conocían de eso, lo conocían, tenían 10 años a partir del momento que la ley sale suscrita en Casa Presidencial.

Entonces pasan esos 10 años, y aquí no se hace nada y lo único que aparece como tabla salvadora es esta, lo que usted planteo del ex diputado(...), que evidentemente era una burla a la población con discapacidad, era un desconocer y, que pena, porque eso tenés que anotar, él era una persona usuario de sillas de ruedas, pero, hay componentes en la política, hay intereses sobre intereses y hay juegos políticos; yo no voy a juzgarlo.

Pero fue muy penoso que una persona en silla de ruedas, y también eso fue lo que dio el nacimiento del [...], precisamente, cómo una persona usuario de silla de ruedas llega y dice: perdóneme, yo no fui electo por la población con discapacidad, yo soy un abogado, yo me accidenté, adquirí esta discapacidad en el ínterin de la vida, pero yo no vine aquí electo por esta población. Él lo decía aquí, eso sí públicamente lo decía, y nos lo decía a las personas. Entonces él lideró un tema que a los empresarios de buses los dejaba muy cómodos para el 2006, pero, evidentemente, todo mundo estaba muy contrariado con eso.

Cuando yo quedo de diputado para el año 2006, diay, imagináte, yo entro acá el 01 de mayo, los diputados entran el 01 de mayo, y el 29 de mayo se vencía el transitorio, o sea, ni que fuera más grande que el mago, 28 días para hacer lo que en 10 años no pudieron hacer. Entonces empezamos a formar parte de un componente de negociadores que nos permitió llevar esto a una posición que no le gustó a nadie, porque realmente no le gustó a nadie, pero que nos deja satisfechos a todos.

El argumento de las organizaciones, que me preguntabas, claro las organizaciones, con toda razón, tenían que estar tirados en el suelo, en contra, tuvieron 10 años los

autobuseros, han tenido incrementos tarifarios, y no hicieron nada por los buses. Entonces tenían que estar muy molestos. Bueno, aparecen en el 2005 el [...] como partido, con un diputado, un candidato a diputado, nada más por San José, no teníamos nada más que eso, era sólo yo (peor es nada, como dicen). Pero con una consigna de llegar a intervenir en el problema, y yo sí me abanderé de esta lucha, o sea, en el [...] el tema de la discapacidad forma parte por antonomasia de la ideología del partido, distinto al caso del diputado Federico Vargas que él era de la Unidad Social Cristiana, y era por Heredia.

Entonces en el caso nuestro es un compromiso ideológico, que incluso está presente en nuestros estatutos, en la bandera del partido, y todo eso. Entonces, cuando yo aparezco acá me quedan 28 días para ver qué hago, y honestamente lo único que pude hacer propiciar una negociación, que de alguna forma, nos permitió a todas y a todos quedar conformes.

La Sala Constitucional, las empresas de buses, las organizaciones de discapacidad, el Concejo de Rehabilitación, y nosotros como componente político, creo que dimos nuestro mejor esfuerzo para llevar esto a este proceso que estamos inmersos ahorita.

Sherilyn: ¿usted considera que las opiniones de las organizaciones y las cámaras fueron incluidas en la discusión?

Diputado No. 2: Sí, cómo no.

Sherilyn: ¿De qué manera?

Diputado No. 2: Cómo no. Por supuesto. La Ley 7600 obliga a que cualquier tema vinculado con la población con discapacidad deba ser consultado, si no es consultado (y hay una demostración de que se tomó un acuerdo y no se consultó) la Sala Constitucional vota una ley de esa naturaleza, la desacredita; porque es un requisito que ya está en la ley. El que se consulten estos temas, incluso está consagrado en la Convención de Derechos Humanos, tiene que haber un proceso de consulta y, por supuesto, que a ambos sectores se les consultó, eso se lo puedo dar fe de que nosotros hicimos un ejercicio vigoroso de consultas, de reuniones constantes, permanentes discusiones de arriba para abajo; para llegar a un texto que nos satisficiera a todas y a todos.

Y lo aclaro, que nos satisficiera, por lo menos, dentro de lo que cabe. No es que una felicidad y celebrémoslo...no, no, no. Aquí todo mundo tuvo que ceder un poco. Las organizaciones que son con discapacidad y las personas con discapacidad, que somos los más afectados, tuvimos que ceder, porque si no cedíamos, como yo se los decía: o cedemos nosotros un poco, o, entonces, tenemos, lo que se llama en derecho, "un juicio contencioso" contra las empresas de buses. Probablemente los tribunales nos van a dar la razón y pierden ellos la demanda, pero entonces van a disparar las tarifas, van a dispararlas. Entonces quién quiere ver a la gente mandando

cartas a La Nación: por culpa de los minusválidos (porque así nos tratarían), por culpa miren yo lo que estoy pagando.

Porque en medio hay gente pobre que utiliza el bus para ir a trabajar y cuando se le suben 30, 40, 50 pesos al pase, lo sienten en la quincena. Entonces en mi caso como político yo tenía que poner en la mesa todos los ingredientes de ese pastel, no me podía cerrar a mi gente con discapacidad, tampoco la podía traicionar, por supuesto, y mire, con la mayor muestra como politóloga que estás sacando licenciatura, el éxito que tuvo el [...] para estas elecciones, que pasó de un diputado como yo a cuatro diputados. Bueno, por qué a nosotros no nos cobraron algo para las elecciones pasadas, por qué no hubo nadie diciendo: no, el Diputado No 2 le mintió a la población con discapacidad.

No, más bien al contrario, mire el respaldo que hubo, la gente confió aún más en nosotros, porque hay una satisfacción en este proceso con los autobuseros y con las organizaciones con discapacidad, hay una satisfacción y hubo un reconocimiento en las urnas, que ahí es donde, al fin y al cabo, usted se da cuenta. En política acordáte que lo único que sirve es lo que ya pasó, yo no sé si ese es un principio general de las Ciencias Políticas, si se lo han dicho, pero en política lo que cuenta es lo que ya pasó.

Lo que viene no existe y el día a día cambia, entonces, lo que ya pasó, es que, siendo yo solo diputado, habiendo formado parte de este proceso de negociación, vienen las elecciones para el 2010, y el Partido, liderado por su persona, por su servidor, siendo candidato para presidente, sabiendo yo que no iba a ser presidente, era una candidatura anecdótica, simplemente para jalar votos, la gente lejos de renegar del [...] nos apoyó muchísimo más ¿cuánta gente con discapacidad volvió a confiar en nosotros? ¿por qué? Porque han visto en su barrio un bus con rampa.

Hay mucho por hacer, es más lo pendiente que lo cumplido, pero por lo menos hemos sido vigorosos en la lucha.

Sherilyn: ¿cómo fue la dinámica de la discusión en ese proceso de redefinición de la Ley 7600? ¿Cómo se le incluyó a esos actores sociales? ¿Fue a través de consultas cuando ya estaban los proyectos o en la formulación...?

Diputado No. 2: En ambas vías. A través de consultas dirigidas incluso por el mismo Concejo Nacional de Rehabilitación, que tengo que decirlo, jugaron un papel brillante y determinante en este proceso. El Concejo Nacional de Rehabilitación jugó un papel muy destacado, el COINDIS, que es el Comité de Información de las Organizaciones de Personas con Discapacidad, jugó un papel muy destacado y nosotros desde acá hacíamos nuestra parte. Luego también vino el proceso de consultas que obliga la ley, la formulación de un proyecto de ley obliga el hacer consultas a los sectores civiles. Entonces fue en ambas vías ese proceso.

Sherilyn: Y de alguna manera, ya considerando su papel personal en esta negociación ¿Cómo fue que se orquestó unir, de alguna manera, las cámaras con las

organizaciones para que discutieran y se pusieran, de alguna manera, de acuerdo, o al menos debatieran?

Diputado No. 2: Bueno, es que cuando se llega a la conclusión de que has cometido una falta contra la ley y no te podés quitar...

Perdón para atender a la señora diputada

[INTERRUMPE LA ENTREVISTA PARA CONTESTAR UNA LLAMADA]

[Inicia de nuevo la grabación]

Diputado No. 2: [habla con otra persona]

Sherilyn: Bueno, entonces ya para terminar y no quitarle más tiempo. Me podría usted decir ¿cuál es su valoración, en general, sobre las organizaciones y las cámaras? Considerando las fortalezas, las debilidades que tienen como actores políticos para incidir en un proyecto en la Asamblea o en una política...

Diputado No. 2: Bueno, le voy a decir primero sobre las organizaciones, nuestro mayor respeto, nosotros somos pro-ONG's y el [...], incluso, se ha nutrido mucho de la excelente relación con las organizaciones que manejan los aspectos humanistas de la sociedad, dentro de las cuales figuran, por supuesto, organizaciones de personas con discapacidad y toda la organización que hay alrededor de los adultos mayores, hemos sido muy fuertes en esta relación, y eso nos ha servido mucho a nosotros.

Después, con respecto a las cámaras, incluso, aunque tenemos una relación muy cordial, evidentemente son cámaras empresariales, y uno no puede ocultar la realidad. Los empresarios nunca dicen que están bien, siempre tienen problemas, siempre tienen excusas, siempre se quejan, pero, qué persona pobre se mete a poner una flotilla de autobuses o qué grupo de personas pobres: pongámonos una flotilla de buses. No, perdonáme, es gente que tiene recursos, y si hay acuerdos tomados, que están en leyes, tienen que cumplirlos.

Que esa fue mi primera reflexión cuando yo quedo de diputado, ante ellos, les dije: ustedes no pueden desconocer lo que está en una ley, porque en Costa Rica nadie puede aducir ignorancia de las leyes. A 10 años de que se había cumplido el transitorio de la Ley 7600, como otros muchos transitorios, venirme a decir a mí en mi calidad de diputado, electo y apoyado por la población con discapacidad: no mirá nosotros tenemos que apearnos ese artículo (como lo propuso Federico Vargas Ulloa). Perdonáme, pero no. Eso no se los permitimos.

Entonces nosotros fuimos propiciadores de un proceso de negociación con gentes de cámaras empresariales, quienes habían preferido ojalá que uno ni siquiera hubiera quedado de diputado, bueno, para ellos el gran negocio hubiese sido que yo no hubiese sido diputado, tengo que decirlo realmente así, porque uno ha sido incómodo. Igual con el tema de los adultos mayores ¿cuánto nos costó a nosotros dar una lucha,

y ese señor que le conté que está castigado, cuánto trabajó conmigo para lograr quitar los tiquetes de buses?

Claro, los empresarios de buses muy cómodos con los tiquetes de los buses para los viejitos, pero eso es una vulgaridad, la choricera que se hacía con los tiquetes de buses ¿me explico? Y nosotros fuimos los que logramos, no sólo eliminarlos, sino ampliar el uso gratuito de los trenes para los adultos mayores con solo presentar su cédula. Si vos fueras empresaria de buses ¿vas a estar muy contenta con un hijueputa diputado así? (perdón por la frases tan elegante). Cualquier diputado así se vuelve incómodo, pero esa es nuestra consigna, esos son nuestros compromisos, y hemos actuado de conformidad con lo que nosotros decimos en campaña política.

Y esta causa de los autobuseros, de la persona con discapacidad y los buses, fue una de mis banderas en campaña política y, gracias a Dios, se logró dar una respuesta, que te repito, no es la ideal, la que todo mundo habría querido, pero era la que había que conseguir, era la respuesta que había que conseguir: una negociación.

Sherilyn: ¿y la posición de las organizaciones siempre fue uniforme o varió?

Diputado No. 2: Ah no. Costó mucho, costó mucho con las organizaciones. Y costó mucho porque, diay mijita, es que como todo en la sociedad, o sea, es un crisol, mentira que usted va a sentar en una mesa quince líderes de quince organizaciones de personas con discapacidad, y los quince van a decir: claro, estamos de acuerdo. No hombre, ese fue un estira y encoge, como la canción aquella, el guiri guiri, que se estira y se encoge: así era.

Costó mucho, había que tener mucho valor para enfrentar ese proceso, yo, le digo sinceramente, tengo que manifestárselo, el personal que trabaja conmigo, que me ayudó en ese momento (don Víctor Emilio Granados, que ahora es diputado; este señor, don Gerardo, que está ahí; la misma muchacha Ángela, que entró ahorita) fueron para mí factores determinantes en estas cosas. Se dice fácil que uno como diputado logra esas cosas, pero sin un personal comprometido, como el que yo he tenido, esto hubiera sido imposible, imposible, imposible. Porque no hay por dónde agarrarse. Terrible, terrible.

Anexo 18

Código: Diputado N°. 3

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Diputado y proponente de iniciativa de ley.

Fecha: 17 de noviembre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Sherilyn: Quisiera conocer ¿cuál es su percepción acerca del papel que tuvieron las organizaciones y las cámaras en la discusión de la Ley 7600, en la reforma en el tema de los autobuses?

Diputado N°. 3: Ok, a mí me tocó votar esa reforma, creo que fue importante, es decir, las asociaciones...Pero en ese tiempo, para contarle, yo era el único diputado, no existía el PASE, entonces me fueron a buscar casi todos a mí. Tuvimos que negociar con las autobuseras, primero, porque las cámaras se pusieron, para mí, en una posición muy intransigente, querían el 100 por ciento de un solo tiro, porque se vencía el plazo de la Ley. Entonces lo que negociamos fue, que fuera en etapas, a como quedó, exactamente.

Y creo que, en ese momento, para mí, obstaculizaron que el proceso se diera sin ningún problema, porque en realidad si usted habla de estadísticas cuánta gente usa las rampas, son necesarias y debe estar, pero en ese momento era imposible, había que votar toda la flota y paralizar toda la flota en ese momento. Entonces, yo creo que fue una posición muy intransigente en ese momento. Creo que ya a estas alturas debería estar el 100 por ciento, no está el 100 por ciento, creo, en estos momentos no tengo los datos, pero ahora sí se podría exigir de una manera tajante. Pero en ese momento, yo creo que obstaculizaron con la reforma a los autobuses.

Sherilyn: ¿Usted recuerda algunos actores importantes de las organizaciones o las cámaras?

Diputado N°. 3: Juepucha, que me diga quiénes fueron en ese momento...El Concejo estuvo muy metido, en realidad todos trabajaron, es decir, los que llegaron a buscarme en ese momento era la Directora del Concejo Nacional de Rehabilitación, no me acuerdo el nombre, pero fue por ahí del, bueno usted buscará ahí la época en el Gobierno de don Abel, pero fue a través de ella que todas las cámara, es decir, las cámaras individualmente nunca llegaron, ni las asociaciones, sino fue a través de ella.

Lo que yo creo es que se pudo, sin tanto conflicto, sin tanto roce, porque amenaza de paros y amenaza de un montón de cosas, porque al final se llegó a la misma negociación y después de que me fui creo que volvieron a dar más tiempo, entonces yo creo que se hubiera alcanzado el logro más rápido. Pero sí obstaculizaron en ese momento. Con un costo grave porque sí en ese momento, yo además de ser una persona con discapacidad que está representada en la Asamblea, también era jefe de fracción del Gobierno, entonces tenía que negociar entre las dos, vieras que difícil fue.

Sherilyn: Y bueno, tal vez si me puede profundizar ¿cuáles fueron como las amenazas y cómo obstaculizaron?

Diputado N°. 3: En el sentido de que yo buscaba darle participación a todos y llevarlos a reuniones, en ese momento, y me reuní con ellos cada vez, porque lo que pasó, al principio que iniciamos la gestión yo sabía que había una fecha límite ya, entonces yo me empecé a reunir con doña Karla González, que era la ministra, y empezamos a manejar el asunto. A acelerar que las rampas se empezaran a poner en los autobuses.

Como el tiempo no iba a dar, la cámara de autobuseros nos hicieron varias propuestas y yo inmediatamente hablé con la señora del Concejo de Rehabilitación para que ella comunicara, porque para mí la idea era que todos estuviéramos hablando lo mismo. Entonces se dieron varias posiciones de negociación, el asunto era que era imposible cumplir con el plazo, es decir, no da ni tiempo, había que cambiar toda la flota, era imposible. Entonces todos empezaron a decir que no, que era el 100 por ciento, que si no me empezaban a meter recursos de amparo, y que se hubiera pegado, porque la Ley era absoluta.

Entonces la idea, empezamos a proponer que mientras tanto, por ejemplo, una de las propuestas que se hizo es que siempre existiera un bus listo para llevar a una persona, es decir, no era necesario si no estaban todos, pero que se diera el servicio al 100 por ciento, todas las cámaras aceptaron, las asociaciones no aceptaron, por ejemplo. Es decir, se dijo que por lo menos que si todas antes de tiempo podían tener una o dos unidades en la ruta, y si llegaba una persona con discapacidad a alguna de las paradas, llamar a la unidad, montarla y llevarla. Entonces se podía garantizar el 100 por ciento del servicio, y esa no lo aceptaron, entonces tuvimos que hacer la moción dando el plazo y dando porcentajes por tiempo, más o menos, digo yo.

Sherilyn: ¿Cuáles fueron los argumentos que ellos tenían para no...?

Diputado N°. 3: Yo no entiendo, por ejemplo, yo, voy a poner un ejemplo diferente, yo como civil, no como político, por razones diay a que pude estudiar y que tuve trabajo y todo el asunto, a penas salieron los LFP yo tuve el primero, uno de los primeros, entonces yo no tenía problemas de transporte, mucha gente, porque no es solo carros exonerados el dinero que cuesta tener el carro exonerado sea lo que sea siempre hay un gasto de dinero. Entonces, es decir, no existía nada.

La Ley 7600 siempre se vio como la panacea en aquel momento cuando salió, que iba a solucionar todos los problemas, cosa que hasta la fecha no ha resuelto montones de cosas. Que la Ley está bien, el problema es las políticas de gobierno y bueno el planeamiento. Pero existía presión y la necesidad de tener ese servicio, sí era válida la posición de ellos, el problema era que era imposible.

Sherilyn: Entonces ¿cuál era el argumento de las cámaras y las organizaciones? ¿Tenían como posiciones sólidas a la hora de negociar?

Diputado N°. 3: Es decir, es que la posición de la mayoría de ellos era ya o ya. Por eso yo me tuve que meter en medio, a un costo de credibilidad con las mismas asociaciones, porque yo tuve que negociar con las autobuseras, y decirles: buenos señores no podemos así pero empecemos con esto, desde ahora en esto, cumplan con este plazo y ahí fue donde modificamos con la moción el plazo, con una moción en la Comisión.

Bueno, entonces se logró eso, pero la de ellos era: ya. Con todos los argumentos jurídicos a favor de ellos, porque la Ley había establecido muchos años antes, sólo que el MOPT nunca se preocupó por estar vigilante como todo en Costa Rica, cuando faltaban seis meses empezó a correr, ya era imposible cambiar toda la flota. Es decir, las asociaciones y el Concejo Nacional de Rehabilitación tenían todo el derecho a exigir lo que estaban exigiendo, en los Tribunales de Justicia lo hubieran ganado, el costo era paralizar la flota de autobuses de Costa Rica, hubiéramos tenido paros, hubiéramos tenido montones de cosas, entonces, hubo que buscar algo no tan malo para que las autobuseras...

Sherilyn: Entonces ¿cómo reaccionaron los autobuseros, qué tuvieron que ceder?

Diputado N°. 3: No me acuerdo números, pero nosotros hablábamos de un 60, en la fecha, de un 60 por ciento, y después se habló de un lapso de 4 años o de 6, no me acuerdo, en ese momento, para llegar al 100 por ciento. Y que eso sí, que cada vez que se renovara un autobús, tenía que venir con rampa, estuviera dentro del plazo o no, o no se hubiera vencido, si alguien cambiaba bus ese tenía que venir con rampa, sino no se autorizaba. Eso fue más o menos la posición que llegaron.

Sherilyn: Y ¿usted no recuerda de un proyecto que usted puso para que fuera el 8 por ciento accesible?

Diputado N°. 3: También, en ese, fue una de las posiciones que tratamos de defender porque, si bien, es decir, era ese 8 con el entendido de lo mismo, de que si el 8 por ciento, eso lo sacamos del censo nacional de ese tiempo, es decir, que era el 8 por ciento de la población con discapacidad, entonces que las rutas tuvieran el 8 por ciento también. Fue una de las mociones, entonces, en el sentido de que, yo creo que con el 8 por ciento, le hubiera dado abasto a toda la población con discapacidad, máxime que todavía sigo viendo que no se usan. Es más, no saben usarlo los

choferes todavía, porque no hay demanda, habrá en las líneas más utilizadas, pero una línea intercantonal, uno pregunta: las usan. No, no viene nadie.

Están usando más los taxis con rampa que los autobuses, entonces mi posición era un poquito mediar, en ese momento fue una de las cosas que se me ocurrió, es que bueno, ok, démosle, saquemos el mismo porcentaje, porque, por ejemplo, los carros con placas, especiales con rampas, los taxis, son el 10 por ciento de la flotilla nacional, porque en el momento que pasó esa Ley ya alcanzaba un 10 por ciento. Entonces, aquí paremos el porcentaje de discapacidad a toda la flota para que den un buen servicio.

Esa no me la aceptaron nunca, esa fue un pleito terrible con las asociaciones, porque era una posición del 100 por ciento, yo entiendo, porque, a ver ¿cómo le explico? Porque la gente, la mayoría del tiempo ha sido discriminada, ha tenido falta de posibilidades de transporte, bueno y el montón de cosas más que hay, yo entiendo cuál es la posición de ellos, y habían tenido una Ley que había sido un logro, un costo pegarla, llegar a que tuvieran la Ley 7600, y a la hora de que se fueran cumpliendo los plazos, ninguno se estaba dando, entonces había frustración, había que exigir.

Yo la posición de ellos la entendí siempre, como le vuelvo a decir, una cosa es lo perfecto y otra cosa es lo posible.

Sherilyn: Entonces ¿cómo se desarrollaron esas negociaciones que usted sostuvo con...?

Diputado N°. 3: Bueno, la ventaja es que yo tenía, a ver, con las cámaras yo me reunía bastante con ellos, siempre con el Ministerio presente, como siempre, hacían *lobby* llegaban, un día llegaban todas las asociaciones de discapacitados, otro día llegaba la cámara de autobuseros, al final los autobuseros nombraron, es que eran tres grandes ahí que son los de Puntarenas, esta de TUASA y esta otra, y nombraron un señor ahí, no me acuerdo el nombre tampoco. Él más bien cedió más de lo que las cámaras estaban cediendo, porque llegamos allá a los porcentajes a que los buses llegaran todos ya listos.

Pero no fue tanto, es decir, difícil fue la presión de sostener los dos lados, yo tenían mayoría en el Congreso, era jefe de fracción, entonces a la hora que ya llegamos a un acuerdo, que a mí me pareció justo, pedimos la votación de la moción.

Sherilyn: Y ¿cuál era la percepción de los demás diputados acerca de los actores?

Diputado N°. 3: Yo siento que me entendieron a mí, porque, algunos, por ejemplo, a ver. El PAC es populista, no había partidos de izquierda en ese momento, lo más izquierda que había era el PAC, entonces el PAC querían el 100 por ciento, y se sentaron en el 100 por ciento, sentado con don Rodrigo Carazo que fue Defensor de los Habitantes, una persona que entendía un poquito más la posición de los dos lados

logramos negociar también cosas, y al final la reforma, no me acuerdo en qué términos quedó la reforma, pero fue que se amplió el plazo ¿verdad?

Sherilyn: Sí.

Diputado N°. 3: Exacto, logramos negociarlo. Dentro de la Asamblea no hubo tanto problema, a mí me tocó ser el pararrayos de los dos problemas, y don Abel ni le importaba eso, don Abel lo dejó en manos de Karla, y Karla lo dejó en manos de una viceministra también en aquel momento. Pero al final se logró y, lo que no sé, porque yo salí y después me desconecté mucho de la política, no sé si se habrán cumplido las metas en este momento ¿no tiene el dato?

Sherilyn: Vieras que no, no se han cumplido las metas. Y he luchado para que me den en el Concejo de Transporte Público los datos y nada.

Diputado N°. 3: Porque todavía no hay. Lo que sí sé es que todo nuevo entra con rampa, eso por lo menos sí lo cumplieron. Pero sí, yo me imaginé. Porque después no ha existido más presión ¿verdad?

Sherilyn: Sí, no.

Federico: Las asociaciones y el PASE para mí no es, bueno, es que yo no creo en el PASE, por ejemplo. Porque yo no creo que se necesite un partido de discapacitados para defender a los discapacitados, eso me suena retroceder.

Sherilyn: Bueno ¿usted considera que las opiniones de las organizaciones y de las cámaras fueron tomadas en cuenta?

Diputado N°. 3: Sí, sí. Porque, en el sentido de que los obligaron a negociar una posición más cercana al 100 por ciento, en ese momento, en el papel por lo menos. Si ellos no hubieran presionado al rato... habían montones de mociones, había montones de posiciones, y además, yo me meto ya definitivamente a negociar con el Ministerio por el Concejo Nacional de Rehabilitación y las cámaras detrás de ellos. Pero sí hubo un planteamiento, el problema es que al final estaban tan divididas las cámaras, yo creo que hay una falta de cohesión, no sé cómo estará ahora, porque en ese momento llegaron a reclamar diferentes cámaras, hay montones de asociaciones.

Igual me pasó cuando... porque habían eliminado con la Ley de Exoneraciones, habían eliminado la LFP, a mí me tocó volverla a pasar otra vez, y traté de empezar a pedir y a pedir; viera el problema explicarle a la Asociación Nacional de Ciegos, por ejemplo, si querían carro directamente, nosotros tuvimos que poner una norma diciendo que era la persona con alguien, y no entendían. Algunos querían exoneraciones de lujo, es decir, de 60 mil dólares para abajo (los vehículos), es decir, estaban muy desordenados. Bueno, esa se logró pasar, por dicha la rescataron ahorita del Plan Fiscal, también vi que había una moción que la rescataron.

Pero sí había presión, ellos se comunican, ellos buscan, ellos hablan; el problema es que no están unidos. Siento yo que ese es el problema que tienen.

Sherilyn: ¿Y las cámaras de transportistas?

Diputado N°. 3: Las cámaras de transportistas entendieron, ellos entendieron lo de la par, el problema es que cuando usted habla con un administrador, usted tiene que tocarle la plata, es decirles: van a parar eso y no van a poder moverse, van a tener una huelga. Ellos, voluntad en el sentido de la discapacidad, no. Que están haciendo un servicio para las...no. Ellos sabían que era una obligación que tenían que hacer y que se les podía parar.

Nosotros habíamos dejado la idea de que RITEVE tenía que exigir ya, empezar a regir desde cierto tiempo a la hora de la revisión, las rampas, no sé qué habrá pasado con eso tampoco, porque en eso salimos también del gobierno.

Pero las cámaras, fue una posición mercantilista, totalmente, ellos entendían que tenían que hacerlo porque había una ley que los podía parar.

Sherilyn: ¿Qué otros mecanismos se usaron para que ellos pudieran expresar sus opiniones? ¿Solamente la...?

Diputado N°. 3: No, yo los llevé a las barras, invitamos a alguno a la Comisión, es que eso se discutió en comisión y después estuvo en una Plena, en una Comisión Plena. Yo invité a la gente, que fuera a las plenas, alguno lo llevé a algunas reuniones en el Ministerio, la mayoría iban a mi oficina. Pero eso fue, más o menos, el mecanismo.

Sherilyn: ¿Cómo fue, si me puede explicar, cómo fue la dinámica de ese debate ya en la comisión legislativa?

Diputado N°. 3: Viera, bueno, el problema es que ya uno tenía su estilo de negociar. Yo lo negocié todo ya, ya cuando teníamos una posición viable, para que aceptaran todas las partes, como era una Comisión Plena, yo tuve la ventaja en aquel momento de que en temas de discapacidad yo hablaba y me hacían caso, los compañeros. Entonces, nada más se propuso la moción y se votó. No hubo, así, como mucha discusión. Alguno que otro habló, por ejemplo, el Libertario siempre iba a hablar, pero no atacando la moción, siempre iban a defender. Pero eso es lo que me acuerdo, más o menos.

Sherilyn: Y ¿usted no recuerda un acuerdo que se hizo entre el Concejo, las cámaras y las organizaciones?

Diputado N°. 3: A la pucha ¿de qué era?

Sherilyn: Es que era también para hacerlo escalonado.

Diputado N°. 3: Sí, eso era, más o menos, sí me acuerdo. Es decir, lo que no puedo ver en el tiempo y decirle qué entró primero, pero sí existió ese acuerdo. Pero ese acuerdo, sí nosotros estuvimos presentes en eso y lo negociamos.

Sherilyn: He visto que hay varios proyectos que se han encaminado a ampliar la vida útil de los autobuses.

Diputado N°. 3: Sí. Creo que el problema, es decir, creo que ya se esperó demasiado tiempo, porque la 7600 es ¿de qué año?

Sherilyn: Del 96

Diputado N°. 3: Imagínese, estamos en el...ya pasaron, a la pucha, casi 15 años ¿verdad? Creo que ya. Y se ha renovado la flota dos veces. Ya no hay excusas, ya no hay posición; porque en realidad el costo de la rampa, en aquel momento era 5 mil dólares, creo yo, y lo que se le saca a un bus, la utilidad es...eso sí lo valoramos en aquel momento, es decir, ellos no podían decirnos que no podían cambiar un bus porque se les subía muy alto, además, las rampas son exoneradas, es decir, la rampa como aparato viene con la exoneración que les dan a ellos.

Entonces, yo creo que no, ahora sí ya no. Porque se dio mucho tiempo, es decir, o cosas que no ha hecho el MOPT: las bahías especiales, hacer zonas para abordajes especiales. Porque muchos autobuseros te dicen que la calle no puede...pues sí, la rampa llega hasta la calle, ellos querían que les hicieran una cuestita para no bajar mucho...eso es un cuento. Pero yo creo que ya, a estas alturas, ya debería exigirse eso.

Sherilyn: Entonces ¿ustedes presentaron algún tipo de estadísticas o...?

Federico: Sí, en ese momento manejábamos la estadística de, no me acuerdo si era de Encuesta de Hogares o de la Caja, cuando presentamos la del 8 por ciento, pero era una situación, ya, al momento. En esto se exigía el 8 por ciento porque no existía nada en ese tiempo. Entonces, imagínese que de 100 buses, usted iba a tener el 8 por ciento, el 10 por ciento sería 10, bueno tendría 8 buses dando vuelta todo el día.

Y la idea del pacto que habíamos hecho era que se pusieran horarios de buses para discapacidad, que dijera, que la parada dijera: para discapacitados viene a tal hora, tal hora, tal hora. Ahora, si lo requería antes, un número de teléfono, eso lo hablamos un número de teléfono ya para reglamentar esa ley, un número de teléfono en el asunto y alguien llamaba y decía: bueno, a tal hora va a ir alguien tal, y pasaban el bus con rampa y lo llevaba. Es decir, para mí lo importante, y sigue siendo lo importante, es que el servicio sea del 100 por ciento, no tanto las unidades.

Sherilyn: Bueno, entonces ya para terminar ¿cuál es la valoración sobre las organizaciones y las cámaras? Considerando fortalezas y debilidades.

Diputado N°. 3: A ver, bueno, las cámaras ¿está hablando de autobuseros?

Sherilyn: Sí.

Diputado N°. 3: Bueno, las cámaras de autobuseros tienen el poder económico para manejarlo, a ver, como le digo las cámaras son muy poderosas, la mayoría contribuyen a campañas, y muy fuerte. Entonces siempre va a haber un balance hacia ellos, en el sentido del Gobierno, de la hora de tomar decisiones. Ok, primero, porque dan un servicio público casi al 100 por ciento de la población (los discapacitados representan otro porcentaje), entonces, están en un desnivel muy grande, ok eso es lo primero.

Pero creo que también hubo buena voluntad, no hay que decirles que no, porque hubo buena voluntad porque se logró, ellos me aceptaron a mí lo del 8 por ciento al principio. Después nos aceptaron lo escalonado que llegamos a negociar, sí hubo posibilidad, pero, porque tenían una ley encima que les decía que tenía que ser así, pero sí hubo voluntad.

Las organizaciones para discapacitados tendrían más poder, si de verdad estuvieran más unidos. Porque, cuál era el problema: si usted las une a través del Concejo Nacional de Rehabilitación, el Concejo Nacional de Rehabilitación sigue siendo un ente gubernamental donde algunos de sus miembros son puestos por el Ejecutivo. Diay, si al Ejecutivo, que recibió ayudas de campañas, etcétera, etcétera; lo presionan y van a pegarle una llamadita: doctor don Abel, si por favor sea más ablanda con ellos, búsqume un asunto de negociación. Entonces no va a haber ahí...

Debería existir como una federación o algo frente al Concejo, de las asociaciones. A mí se pareció que este señor el doctor Federico Montero es un genio para esto y que ha tenido mucha fuerza, el problema es que yo creo que ya está medio cansadon, ya tiene sus años. Pero gente como él es la que necesita.

Otro problema con este tipo de asociaciones es, y que para mí es la lucha más importante que tiene que dar la 7600, que es la educación de las personas, y que es la que ha costado más; el problema es que es lo mismo, la discapacidad casi siempre va pegada a la pobreza, entonces agrava el problema, eso te limita el acceso a la educación, entonces no tenés gente muy preparada dirigiendo estas asociaciones. No es discriminar, ni es hablar mal, pero es la realidad, entonces ahí es donde hay debilidad de ese tipo.

Sherilyn: Y en términos de eso que me está mencionando, de la preparación ¿cómo percibía usted quiénes tenían más experiencia como en el tema del *lobby* y ...?

Diputado N°. 3: No, de *lobby*, es decir, era bronca, ellos querían bronca, y querían hacer huelga en ese tiempo. Gente como el doctor Federico Montero, que solo una vez llegó, yo no sé si estaba fuera del país en ese momento, pero llegó una vez, se podía conversar con él, y ayudó a hacer un tipo...Pero, es decir, la presión en ese momento fue de bronca, de huelga y a paro. Ok, no fue de ir a hacer *lobby* ni a tratar

de negociar, que fue un poquito el papel que me tocó asumir a mí, porque yo estaba en ese momento.

Sherilyn: Entonces ¿las que querían hacer bronca eran las organizaciones? [...]

Aja... ¿y las cámaras tenían una...?

Diputado N°. 3: El asunto es que ellos tenían que negociar, es decir, ellos tenían que ceder porque estaban con que tenían que tener el 100 por ciento de la flota, ellos cualquier rebajo era ganancia.

Anexo 19

Código: Diputado N°.4

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Diputado

Fecha: 21 de noviembre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Diputado No.4: El problema es que en Costa Rica, como en todos los países pobres, a veces se hacen leyes que ponerlas en papel es muy fácil, pero implementarlas es muy difícil. Porque, además, cuesta millones de millones, de millones, de millones, de millones de dólares. Muchos de los autobuseros, y de taxis, (bueno, aunque había una flota de taxis especial que no me acuerdo si era un 5 por ciento de la flota de taxis, por ahí andaba, iba a tener la especialidad de montar gente con discapacidad) para los autobuses, que tal vez recogían cuatro, cinco personas, poner una plataforma es carísimo, cuando le digo carísimo, carísimo; y eso incrementaba en millones de colones en ponerlo, dependiendo del tipo, porque hay dos tipos: uno que es simplemente una plataforma que sube; otro que se pone la sillita y también se sube, que es con cadena o polea.

Entonces eso fue una discusión enorme, lo que sí entonces se le exigió, y se habló con el Ministerio de Obras Públicas, que fueran por etapas y no de un solo, porque no hay un empresario que tenga la plata que tiene para poderle poner las plataformas. Es decir, poner, y yo entiendo la necesidad que se tiene, pero está bien para los países desarrollados, pero los países, para los nuestros, eso se debió haber medido en el tiempo y no haber hecho una ley que a veces se hace por cálculo político, por un sector muy importante que representan votos en la sociedad, y todo el mundo dice: sí, sí, sí, sí. Pero a la hora de implementarlo, son cosas que son difíciles.

Entonces, ahí estaba el primer problema de la ley. Todos estábamos de acuerdo, pero es muy cómodo cuando vos ponés una ley que vos no sos la que pagás, sino son los dueños de las líneas de autobuses. Ese es como primer punto.

¿Qué más me dijiste?

Sherilyn: Bueno, lo que yo quería ver es la percepción que usted tuvo, bueno, usted también presentó un proyecto de ley en ese sentido. No sé si me puede profundizar un poco

Diputado No.4: Es que la necesidad siempre se vio y uno trata de ayudar porque llegan los sectores, inclusive, para que los ayuden, no todos los diputados a veces aceptan, una vez que estás trabajando ahí en la Asamblea, aceptar cuando alguien presenta un proyecto de ley sobre ciertos temas. Pero, uno tiene que valorar y ver, lo que te digo, las realidades de la sociedad en estos momentos, que no solamente (hablando de la cadera de mi suegra), que no solamente aquellos que nacen con una atrofia muscular, o sea, tantos problemas; sino los adultos mayores que son ahora gente que ya es un sector de la sociedad que va subiendo, y la pirámide antes era así: aquí estaban los muchachos jóvenes y aquí estaba la base de viejos. Y esto se va cada vez haciendo más así, y el miedo es que esto se vaya a convertir así.

Entonces, todos los que tenemos ahora 50 años en 30 años vamos a tener 80, y como nuestro nivel de vida va a ser superior a los 80, porque ya nos brincamos la barrera de los 80, y ahora de cada pareja nace uno; la población va bajar a la mitad, si esto se mantiene igual, o sea, ya la mayoría tuvimos dos, tres hijos, pero ahora con costo se puede tener uno. Entonces es mayor las necesidades que van a ir acumulando los adultos mayores, más los problemas normales y corrientes por discapacidades de un montón de gente.

Pero hay que irlo previendo, estas cosas no se pueden hacer. Cuando una ley se hace el Gobierno tiene que reglamentar y por tanto es que el Gobierno reglamente, y la reglamentación está en el tiempo y en el espacio lo que debe de hacerse en tractos para llegar, porque una ley, te repito, vos podés poner que se haga, se haga, se haga, se haga; bueno ¿pero cómo se va a hacer? Eso le toca al Estado porque es el ejecutor. El Ejecutivo produce la ley, perdón, la Asamblea Legislativa produce la ley y el Ejecutivo es el que implementa la ley, por eso se dice hay que hacer un reglamento para poder ejecutar la ley. A veces hay sectores, dentro del mismo Ejecutivo, que son reacios a tomar algunas medidas, y cuesta, y por eso son los atrasos en la ley

Mi proyecto de ley, es un proyecto muy, si lo leíste, es un proyecto muy general, no tiene nada espectacular, pero va hacia las cuotas, inclusive, yo traté de presentar otro proyecto de ley, que no sé si fue que te hablaron también, que era que cuando las empresas, sociedades grandes de empleados, se pusieran tantos muchachos, o sea de 18 a 25 años, por lo menos en un 5 por ciento como gente con discapacidad; se le dieran beneficios fiscales para poder incorporar a esa masa de trabajadores a los empleos ¿por qué? Porque normalmente cuando alguien sale de la universidad ¿qué es lo primero que le dicen? Que no tiene experiencia, usted es muy joven.

Bueno, eso, y cuando eran mayores de 50 años, si también tienen un 5 por ciento de la población que también se incorporaran al mercado laboral, y si las empresas tenían un 5 por ciento también se les diera una bonificación fiscal ¿por qué? Porque también los mayores de 50 años los desprecian. Entonces, si vos te das cuenta que tu edad productiva es de los 25, en este país, hasta los cuarenta y un poquito. Ya cuando pasás de 50 ¿andar buscar trabajo después de los 50? Ah, 50 años.

Es que discapacidad no solamente hay que pensar en la discapacidad en una atrofia muscular, te repito en eso, hay tipos de discapacidades hasta por edad, por género, o sea, hay discapacidades por color, hay discapacidades, que si vos me decís: bueno, es igualdad. Sí, pero hay que ver cómo se protege o no se obliga, pero se dan incentivos para que la gente pueda verdaderamente incorporar algunos con problemas de una índole a seguir laborando y que se sientan como gentes.

Entonces, ese tipo de proyectos son proyectos que lo que hacen es de verdad beneficiar a los que menos posibilidades tienen. Al final los diputados no me lo aceptaron, dijeron que era una carga, taca, taca; pero, bueno, tienen todo el derecho de disentir, pero fue algo que hubiera sido bonito si se hubiera dado, porque además, te repito, las empresas que les hubiera servido, hay empresas con 3000, 4000 empleados, el 5 por ciento, estamos hablando de 150 empleados que si los hubieran puesto a trabajar dentro de los rangos que estamos hablando, hubieran tenido un beneficio fiscal que para el Estado es mejor dar eso que la gente se quede sin trabajar, que es una carga social más grande; y como ser humano te sentís bien de poder recibir un salario a cambio de tu trabajo.

Entonces por ahí andaba también ese proyecto.

Sherilyn: Ahora don [...] le voy a preguntar un poco más...

Diputado No.4: No, no pregúnteme, pregúnteme.

Sherilyn: ...sobre el tema de los autobuses. Entonces quisiera conocer si usted estuvo en contacto con las cámaras, con las organizaciones...

Diputado No.4: Con todo el mundo

Sherilyn: ... personas con discapacidad

Diputado No.4: Yo tenía un compañero diputado discapacitado, Federico Villalobos, quien estaba en una silla de ruedas, y a la par de él luchamos mucho para esto mismo que estamos hablando. Las cámaras llegaron a hablarnos para decirnos lo que te dije al principio, de lo caro y lo costoso, y además que hay que sacar el camión, si fuera que le sobraran camiones, pero vos en una ruta, por decirte algo, San José-Santa Ana tenés catorce buses, y tal vez tengás uno por si se vara uno tenerlo de repuesto, no podés tener dos, tres buses parados porque un bus vale 100 mil dólares. Imagínate que una línea de buses con catorce buses, dependiendo del rango, te vale entre un millón y medio, dos millones de dólares solo en buses, y la transformación, que era cara.

Además tenías que sacar el bus por varios días y vos sabés que eso te obliga el MOPT a tener frecuencias, las frecuencias es que cada 25 minutos tiene que pasar un bus por determinado punto. Si ellos no cumplen con eso la concesión se les puede cancelar, entonces por eso van inspectores de tránsito, por eso hay gente ahí que vigila de que el bus tiene que pasar, más que todo en horas pico, horas de trabajo.

Entonces se les complicaba si paralizaban la flota y tenían muy poco tiempo, y tenían prácticamente que paralizar toda la flota para poder incorporar el mecanismo.

¿Que se les dio un plazo? Sí, pero el plazo no fue suficiente para que lograran hacer estos cambios. Con algo más, que tenían que importar el mecanismo, porque aquí no se produce (no sé si Estados Unidos, otros de Israel, otros europeos), para podérselos amoldar a esos. Porque hay dos tipos: uno que entra por el costado, y otros que tiene que ser solamente por detrás, dependiendo del tipo de bus.

Pero sí nos reunimos con todas las cámaras, y las cámaras nos decían: miré, estamos de acuerdo, o porque no nos dejan... Ellos querían que se les bajara el 10 por ciento de la flota, nada más. O sea, que fuera el 10 por ciento de la flota la que tuviera, eso lo mantuvimos, pero negociamos de que se diera toda, pero en un plazo mayor.

Por ahí anduvo más que todo la negociación.

Sherilyn: Entonces, ellos les presentaban a ustedes estadísticas, digamos ¿los argumentos de ellos iban en qué dirección?

Diputado No.4: Cuestión monetaria. Todo era monetario, porque sí, era un monto sumamente alto. Que nunca se midió, la verdad, porque se hizo la ley pero no se midió, y la verdad que sí era fuerte. No era tanto

[pregunta que si quiere un café]

Sherilyn: Le pregunto de las organizaciones ¿qué se acercaban y qué les decían?

Diputado No.4: Se ponían bravos, o sea, las organizaciones lo querían ya. Es lógico, cada sector empuja por sus intereses propios, las organizaciones, sí se nos venían encima y nos decían que era una barbaridad que esto no se diera de inmediato y que tenía que hacerse efectivo de inmediato. Inclusive, varios dirigentes que están en el PASE, y que en aquel entonces no eran organización política, nos visitaron y nos decían que eso se tenía que dar ya. Entonces, sí teníamos problemas serios también con eso y tuvimos que llegar a una negociación, sin un el enfrentamiento, para que uno aflojara y el otro aflojara también. Pero sí fueron discusiones muy fuertes, muy, muy fuertes, eso sí te lo tengo que decir, para lograr un acuerdo, más o menos.

Sí, sí, es muy duro porque cada uno jala para su saco, es lógico.

Sherilyn: ¿Usted considera que las opiniones de las organizaciones y de las cámaras fueron incluidas en a discusión?

Diputado No.4: No. O sea, cuando me decís de las organizaciones ¿sociales?

Sherilyn: Sí.

Diputado No.4: Tal vez sí, pero las cámaras no se les tomó. Siempre nos fuimos a favor de las organizaciones, por eso el problema que tuvimos para poder que esto

saliera como debió haber sido. Haberla hecho con plazo, haberle dicho: bueno mire, usted tantos buses, dependiendo de la ruta, usted tiene que ponerle... No. Yo creo que ahí el error nuestro fue que se oyó más a las organizaciones que a las cámaras. Totalmente de acuerdo, ahí hay que hacer un *mea culpa*. Porque, bueno, uno se va siempre con el más débil, pero tampoco podés...Se cometió un error definitivamente.

Sherilyn: ¿y cuáles fueron los mecanismos que usaron para que ellos expusieran las opiniones?

Diputado No.4: Fueron a la Comisión, presentaron escritos, nos reuníamos con ellos a nivel individual (llegaban y nos daban sus puntos de vista). Con todos los sectores, los sectores políticos que en ese momento conformaban la Asamblea, que era: el PAC, Libertario, Unidad y Liberación. Ellos se reunían constantemente, daban sus argumentos y cada uno hacía su *lobby* para poder lograr lo que necesitaban.

Sherilyn: ¿y cómo evaluaría usted la, por decirlo de alguna manera, la experiencia de cada uno en eso? O sea ¿cómo se presentaban?

Diputado No.4: bueno, el problema es que a veces aparecen varios, más que todo en los grupos sociales, todos quieren participación y a veces están divididos entre ellos, no es una voz única, sino que son varios grupos. Y entonces, bueno, a todos había que oírlos, pero a veces entre ellos mismos había discusiones de qué era lo mejor y qué no debería de hacerse. Pero eso a veces dificulta, porque no es una sola voz, repito, sino son varios. Las cámaras en eso, era casi una sola voz, un representante, un secretario general con sus grupos que llegaban a un acuerdo.

Entre ellos había un poquito más de división. Había más sectores, entonces era más difícil ponerse de acuerdo con ellos. Pero yo creo que se logró una buena ley, una ley que ayuda a dar un poquito más una calidad de vida mejor para los discapacitados, definitivamente.

¿Qué te puedo decir?

Bueno, también tuvimos a un presidente, en ese momento, que siempre estuvo a favor de ellos, que fue Abel Pacheco, y como doctor, me imagino que tenía una sensibilidad más grande que tal vez otros, y eso ayudó a que esto tuviera un poquito más de calor humano, porque él siempre dijo: hay que votarla, hay que hacerlo. Porque si el Ejecutivo no quiere o no te manda el proyecto de ley para discusión en sesiones ordinarias, ese proyecto no hubiera salido. Y eso, la verdad que el presidente Pacheco fue muy atinado y nos permitió que se llevara a cabo esto.

Sherilyn: Ah bueno, muy importante, no sabía de don Abel

Diputado No.4: Sí claro. Sí porque vos sabés que el Congreso tiene dos etapas: una que son los proyectos ordinarios que ponemos todas, y las extraordinarias que las manda el Ejecutivo. O sea, la agenda el único que la manda es el Ejecutivo para aprobar esos proyectos de ley. Entonces ellos mandan un listado de los proyectos que

ellos creen que deben de aprobarse. Si el Ejecutivo no lo manda nosotros los diputados no podemos ver un proyecto de ley, y eso mucha gente lo desconoce.

Creen que es que los diputados pueden poner el proyecto de ley en cualquier momento, eso no es así, y va por un orden. Entonces en eso el presidente siempre metía el proyecto y metía el proyecto para que pudiera llevarse a cabo, porque no solamente los diputados sino el Ejecutivo, como te digo, tiene que ver mucho en eso.

Sherilyn: Ahora retomando el tema de los diputados ¿cómo era la cercanía de los diputados a esos actores?

Diputado No.4: Era muy abierta para los dos lados de los sectores, tanto para cámaras como para los representantes sociales. No, era muy abierto, muy, muy abierto, y muy transparente. Lo que pasa es que sí, nos fuimos más por el más débil y no tomamos muchas, o sea, por lo menos los argumentos que utilizaron los empresarios, las cámaras, en ese momento.

Sherilyn: Bueno, ahora le voy a preguntar sobre, bueno, no sé si en ese momento, bueno, ¿si en ese momento se discutió sobre ampliar la vida útil de los autobuses?

Diputado No.4: Sí. Se habló porque la vida útil, bueno, igual que en servicio público, eran 10 años, y querían que se aumentara. Pero eso no fue un tema que yo creo quedó en el proyecto, eso no fue un tema que quedó en el proyecto. No, es que no. No tenía que ver una cosa con otra cosa, era casi como decir: si yo le pongo tú me das. Y eso no fue un elemento de negociación. Nada tiene que ver poner para discapacitados las famosas plataformas con darle más vida útil, que ya es una cuestión de seguridad para los usuarios de un servicio público, es peligroso un bus con más de 10 años.

Entonces de eso no se habló, sí trataron, pero no se llevó.

Sí, pero estás bien informada de eso. Cierto. Sí, sí, sí.

Sherilyn: Sí, es que lo que hice fue hacer una cronología, todos los proyectos de ley que tenían, bajo esa lógica, de reformar el tema de transporte público

Diputado No.4: Sí.

Sherilyn: Me encontré con eso.

Diputado No.4: Es que desde que entró RITEVE, eso es importante en las reformas del servicio público, acordáte algo, la gente critica a RITEVE. Gracias a Dios que tuvimos RITEVE. Se nos olvida que antes de RITEVE aquí vos andaban con el carro hecho pistola, y a nadie le importaba; podían tener los buses los frenos malos, que es más, te daban un marchamo que se llamaba Marchamo Ecológico, si el carro no echaba humo ¿usted se acuerda? Un Marchamo Ecológico que llegaba uno y lo compraba en 5 mil pesos; iba uno a los talleres y le decía: bueno, no pasó, pero te doy cinco más y te ponían el marchamo.

Pero no había revisión de nada, era una irresponsabilidad y con eso se jugó la vida, de un montón de accidentes serios, que los camiones sin frenos, camiones viejos, taxis que se caían; eso cambió desde que entró RITEVE. O sea, a muchos nos duele porque ay que nos friegan y hay que volver a hacer la reinspección: claro, porque nadie le gusta. A nadie le gusta que lo metan en orden. Pero desde que vino RITEVE el cambio fue absoluto para todos los usuarios, y para los que andamos en la calle ¿o se nos olvida de aquel humarascal de a San José? Salía uno que mirá, que vos no podías. Es que ya eso se acabó, es que eso era lo normal. Salía uno con los ojos chinos de la contaminación de los buses. Fijáte que eran 100 buses viejos quemando diesel, con los motores prácticamente rajados, yo no sé cómo más bien no se moría uno de un montón de enfermedades pulmonares.

Pero, bueno, te cuento porque ese fue uno de los elementos, es decir, los buses han sido un problema toda la vida, el transporte público en general, pero lo que pasa es que el taxi es diferente (son sus propios propietarios, son carritos) que una línea que son, una línea como TUASA tiene 550 buses, una como LUMACA, en Cartago, debe tener 200 buses. O sea, manejar una flota de esas, mirá, no es jugando, la responsabilidad y la inversión que tenés que tener. Son millones, imaginate solo en choferes pagar vos 100 choferes diarios; cambio de aceites.

Ahí se gana por volumen, no por unidad mucho, porque la verdad que no permite tampoco la ARESEP que se ganen grandes cantidades. Ve que ellos, para poder vos darte la tarifa, te sacan: el precio de la gasolina, precio del aceite, cuánto está la mano de obra. O sea, vos la tarifa es un porcentaje de ganancia que te da la ARESEP basado después de todos los costos que vos tenés: cuánto te vale una llanta, cuánto te vale esto. Todo va incorporado: los seguros del vehículo.

Entonces mucha gente dice: ay pero subió la tarifa. Diay, pero si el pobre camionero le subieron la tarifa de la gasolina en un 20 por ciento, diay qué ¿va a trabajar de gratis? No puede. Imaginate donde son 30 buses, todavía un bus uno se la juega, un carrito, bueno camino menos. Pero los buses tienen que hacer su recorrido. El taxi se puede parquear debajo de un palo a esperar que llame un cliente o que pase alguien y se la juega. Pero un bus tiene que hacer su ruta, haya gente o no haya gente.

El servicio público es muy complicado, es muy complicado.

Sherilyn: Bueno, entonces ya la ultima preguntilla

Diputado No.4: No, por favor.

Sherilyn: ¿Cuál es la valoración que usted tiene de las organizaciones y las cámaras? Considerando las fortalezas y las debilidades

Diputado No.4: ¿En general decís vos?

Sherilyn: Sí, en general.

Diputado No.4: A ver. Yo creo que las cámaras, sí una fortaleza, que como cámaras ellos tienen todo un organigrama y una organización interesante. Desde un departamento legal que los asesora muy bien hasta economistas y gente que les ve por sus intereses. Las cámaras están muy bien organizadas, no de ahora, de hace muchos años, y eso es un beneficio que tienen. Yo siento que a veces, también, lo malo es que quieren ganar más de la cuenta y eso es un tire y encoge con el Gobierno; bueno, tiene que haber, como te digo, una tarifa que sí sea rentable porque nadie va a trabajar de gratis, pero tampoco para que se hagan millonarios.

Entonces yo diría que la ventaja es eso: es una organización muy seria. Pero hay que ponerle coto, no se le puede soltar la rienda porque se desboca. Entonces por ese lado creo que son importantes todo lo que son las cámaras. Representan los intereses de un sector y así hay una organización con quien además cuando uno necesita hablar como Gobierno tenés voceros con quien vos podás reunirte.

Las organizaciones sociales yo las critico un poquito más, creo que desgraciadamente no tienen la organización por diversas razones, no es una actividad productiva, por lo tanto no tiene tal vez las condiciones mínimas para eso. Se reúnen simplemente cuando hay un interés que los une, pero no es una organización que normalmente se mantenga en el tiempo. Entonces, es más difícil, los representantes son más cambiantes, normalmente, tal vez no conocen tan bien la materia como lo conocen otros, entonces eso dificulta un poco las organizaciones sociales.

Sin querer hablar mal de ellas, porque hacen un esfuerzo, pero lo que te quiero decir, comparativamente, las cámaras tienen una gran ventaja sobre las organizaciones sociales como tales, definitivamente. Más que son sociedades sin fines de lucro, la otra sí tiene un lucro, entonces, te permite invertir recursos, dinero de los mismos asociados para poder salir adelante; la otra no, si no le dan de buena voluntad no pueden salir, entonces ahí hay una desventaja competitiva, si lo querés ver así.

Pero siempre son importantes, sino quién representa a un grupo, si no hubiera sido por las organizaciones sociales esa ley nunca hubiera salido, nunca. Pero se unieron para lograr eso. Entonces ahí te enseña que la sociedad tiene que organizarse en sectores para poder ser oído, por lo menos el derecho al berreo, y para que las autoridades los oigan.

Anexo 20

Código: Funcionario N°. 5

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Presidente Ejecutivo del CNREE.

Fecha: 7 de octubre de 2011.

Lugar: Sede Rodrigo Facio, Universidad de Costa Rica

Funcionario No. 5: ese fue el [...] del 2005, era para definir la metodología y la estrategia para enfrentar los riesgos con la aprobación del proyecto de ley, que reduce en un 100 por ciento un 8 las rampas de los autobuses, verdad. Todo empezó porque apareció ese proyecto de ley, y que era el que presentaba el diputado, por cierto del PUSC, del partido del Gobierno, que era una persona con discapacidad, verdad, había sido lo más increíble.

Entonces, se estableció esta comisión: Mario Devandas, Ligia Araya: por el comité de información; por la Defensoría de los Habitantes: el área de protección especial y el área de asuntos económicos, que me hizo mucha gracias porque el que estuvo por la Defensoría, es el actual Ministro de Seguridad Pública: Mario. Así fue como conocí yo a Mario. Después, por el Concejo estaba Luis Valverde y Bárbara Holst, y Luis Valverde, pues, prácticamente no participó. Por Fecodis estaba Eduardo Lizano, no sé si vos entrevistaste a Eduardo...

Sherilyn: No

Funcionario No. 5: ... muy muy bueno Eduardo, muy claro. Por Fedeprodis estaba Francisco Villalta, y por el Foro de los Derechos Humanos, Óscar Rivera, pero Óscar Rivera tampoco participó.

Y entre las acciones a seguir por esta comisión estaba una carta a Abel Pacheco solicitando una cita para no convocar el proyecto de ley; hablar con los diputados de la Comisión Plena Primera; y cita con el Concejo de Transporte Público. Y la comisión técnica estaba conformada por alguien de jurídico administrativas, de esto se sacó una comisión técnica, que estaba conformada de esta forma.

Esto es, digamos, un asunto.

Bueno, y después se hizo una cronología de hechos que es la que me recuerda, porque yo, verdaderamente, en ese momento, cuando recibí tu nota, yo dije: Dios mío. Me acordaba de los grandes eventos, por ejemplo, que ese diputado había hecho.... Bueno, y aquí viene: "Mayo del 96 se aprueba por unanimidad la Ley 7600, que

establece en el artículo 46 la obligatoriedad de que el 100 por ciento de los autobuses sean accesibles. Para cumplir con esta disposición, en su transitorio seis, se otorgó un plazo de siete años al MOPT, para exigir a los autobuses la adaptación útil de la flota nacional. Este periodo se venció el 29 de mayo del 2003, y durante los últimos tres años, aproximadamente”... esto como verás, es del 2006... “y durante los últimos tres años, el 8 por ciento de la flotilla de autobuseros, urbanos e interurbanos, fueron adaptados...

Sherilyn: y doña Bárbara, perdón ¿usted no se acuerda de una marcha que se hizo en el 2003...?

Funcionario No. 5: Sí, aquí viene...

Sherilyn: ...cuando se venció...

Funcionario No. 5: ...dado este incumplimiento, en el 2003, el Concejo y las organizaciones de personas con discapacidad negociaron, junto con los transportistas, un acuerdo en el que en el término de ocho años, pero, esperáte...

Vos sabés que no me acuerdo, sí hubo una marcha, pero no recuerdo cuándo.

Pero es que hubo una marcha, pero, no era sólo por transporte.

Sherilyn: No, es que, era sobre un pliego de peticiones, eran diez puntos...

Funcionario No. 5: Ah pero, eso no...era mucho más amplio que lo del transporte, lo de transporte era un punto, así como muy, muy específico que tenía que ver... ¿pero es sobre el transporte o es sobre esa pliego de peticiones?

Sherilyn: Sí, es sobre el transporte, pero, digamos, yo estoy tomando en cuenta todo el tipo de estrategias que generaron las organizaciones, y demás, alrededor de la incidencia política.

Funcionario No. 5: Sí, esa marcha y ese pliego de peticiones ¿eso fue al inicio de don Abel Pacheco? Es que ya, ves, ya se me empiezan a olvidar

Sherilyn: Sí, fue del 29 de mayo del 2003, el día que se venció el plazo.

Funcionario No. 5: Sí eso fue interesante, porque ese pliego de peticiones, hasta donde yo recuerdo, es que no me acuerdo del pliego y lo que decía, pero, sí me acuerdo que una de las cosas que decían era: pongamos todo esto, para que nos den por lo menos esto. Por eso se habían recogido una serie de cuestiones.

Y fue una situación muy difícil, y muy comprometedor para mí, porque, lo que hizo don Abel Pacheco fue mandarme a llamar a mí. Yo me acuerdo que de todas maneras no podía, o alguna cuestión así, porque no...para no tener que estar ahí, porque había participado dentro del Concejo, y de la planificación del asunto, y estar en lo otro, pues, me parecía así como muy complejo.

Pero sí, de esa marcha, yo si no participé, no estuve, no recuerdo ni haber marchado, ni haber apoyado en sí el pliego. Me tuve que quedar al margen por el puesto que ocupaba, básicamente, sobre ese pliego, verdad.

Sobre esto, en esto sí trabajamos muy, muy, muy fuertemente, sobre todo el señor Devandas, Álvaro Mendieta y yo, trabajamos muy fuertemente en todo esto, porque, verdaderamente, hubo un peligro muy, muy, muy serio de que eliminaran lo del 100 por ciento de los autobuses accesibles. Es decir, parte de la discusión que se llevó a cabo, fue: sigamos haciendo estas reuniones con nuestra contraparte, y logremos, bueno, si se posterga, se postergó, pero el 100 por ciento, no el 8 por ciento. Lo querían hacer, en el 8 por ciento de los autobuses fueran accesibles, yo me imagino que en este momento, si lo que existe de autobuses accesible, no sé cuál porcentaje es, pero la gran mayoría de ellos no funciona, ahora imagínate si fuera sólo el 8 por ciento, así que no tendría ningún impacto.

Pero bueno, ya creo que de esto no sé nada, no he dado mayor seguimiento al asunto. De esa marcha no te puedo aportar mucho, sí de veras no

Sherilyn: No sé si me puede hablar entonces sobre la negociación que se dio...

Funcionario No. 5: Luis Fernando Astorga sí estuvo presente, Francisco Villalta y doña Ligia. No sé si a ellos los has entrevistado.

Sherilyn: Sí, me falta don Luis Fernando Astorga.

Funcionario No. 5: Sí Luis Fernando Astorga, tal vez es el que te pueda decir más, porque, creo que... Francisco Villalta ¿sí hablaste con él?

Sherilyn: Sí

Funcionario No. 5: Él fue uno de los que trabajó, hasta donde recuerdo, de los que trabajó fuertemente. Luis Fernando y él representaban como grupos diferentes de las ONG, pero, eran de los cabecillas, digamos, por así decirlo. Son de los que sí planificaron mucho esa estrategia.

Sherilyn: Y no sé, ¿cómo se dio, digamos, las reglas del juego, o demás, en el acuerdo que se dio en el Concejo? O sea, que se involucró las cámaras y las organizaciones.

Funcionario No. 5: Es que, precisamente...aquí es donde viene. Por el incumplimiento, verdad, de la Ley 7600, el Concejo y las organizaciones negociaron junto con los transportistas, un acuerdo en el que en el término de ocho años se completaría el 100 por ciento de la accesibilidad, para el 2011. Este, sin embargo, fue un acuerdo que no se firmó nada, no tenía ninguna validez porque no era legal. Entonces, totalmente, se incumplió...

Sherilyn: Pero eso donde se... ¿dónde se negoció? ¿cómo se llegó a ese acuerdo?

Funcionario No. 5: Es que yo no me acuerdo si fue en el marco del Concejo; el Concejo delegó a un grupo, y se habló con ellos, y se acordó pero no hicieron absolutamente nada. Entonces, a raíz de que esto no había funcionado para nada, y a raíz de que Federico Vargas presentó la reforma a la...al proyecto de ley para que fuera únicamente el 8 por ciento, si no me equivoco, el grupo de representantes de personas con discapacidad y funcionarios del Concejo, en primer lugar, nos apersonamos a hablar con él, y en octubre del 2005, las organizaciones y el Concejo planearon formas de detener el progreso del proyecto para la nueva legislatura.

Esto, sí tuvo que ver con un acuerdo de la junta directiva del Concejo, en donde ya las representantes de las organizaciones de personas con discapacidad fueron muy enfáticos con la junta directiva, de que se tenía que tomar un acuerdo, y tomar ciertas medidas drásticas, en vista de que ya habían pasado diez años: tres años de incumplimiento total y completo, y siete en donde no se habían hecho absolutamente nada.

Entonces, ahí fue cuando las organizaciones de personas, ese grupo que te di...ah bueno este grupo [enseña un documento], se conformó esta comisión, y con esa comisión se empezó a trabajar y se contactó... fueron contactadas por representantes de los autobuseros. En ese periodo llegaron al conocido "Acuerdo de Marzo", ese ¿sí lo has oído hablar, el Acuerdo de Marzo? Y en ese acuerdo... fue aprobado por la junta directiva del Concejo, fue aprobado por los autobuseros, las ONG, en una reunión de ONG que se hizo ese día, el 1 de abril del 2006.

Y resulta que en mayo el PAC [10:18] volvió a revivir el proyecto de ley, y entonces nos llamaron. Yo recuerdo que nos llamaron para hablar sobre este acuerdo, y fue ahí cuando apareció Rodrigo Jiménez e interpuso, con el grupo de participación ciudadana, objetaron el proyecto. Entonces aquello fue un sancocho, porque las mismas organizaciones de personas con discapacidad que estaban representadas en el Concejo, y que habían hecho, junto con funcionarios del Concejo y de otras instancias, pero, de personas con discapacidad, di, se armó un sancocho porque entonces decían, esta gente de participación ciudadana, que se había traicionado. Y por otro lado, estaba el otro grupo de personas con discapacidad, entonces, aquello se hizo un enredo, verdaderamente.

Entonces la administración activa del Concejo se quedó en cero y empezó la gran discusión, y entonces, al final terminaron mandando esto a la Sala Constitucional, y no recuerdo en qué paró la respuesta de la Sala Constitucional. Pero, sí fue una cosa bien fea, porque, tanto los representantes que estaban dentro de la junta directiva del Concejo, de las ONG, estaban totalmente de acuerdo en el acuerdo que se logró, y yo recuerdo que tanto Álvaro Mendieta como el señor Devandas y yo, y Luis Valverde, nos sentimos así como que nos habían zafado la tabla por debajo, y que de un momento a otro no sabíamos en qué estábamos, si qué era el asunto, porque otro grupo de organizaciones de personas con discapacidad, en particular Rodrigo Jiménez, estaban poniendo una cuestión de constitucionalidad, y no se pudo resolver,

y a partir de eso, hubo una división muy grande entre las mismas organizaciones de personas con discapacidad.

Fue, verdaderamente, una situación muy difícil, muy compleja; en donde el acuerdo lo que buscaba era, si bien era cierto, se iba a durar un tiempo en poderlo lograr. Pero se estaba buscando una salida que era factible para los autobuseros, porque lo que decía esta gente es que ya tenían que estar todos accesibles, y eso era una imposibilidad, realmente, era imposible. Entonces, por eso, ya después el asunto como que quedó en nada, fue muy, fue muy difícil.

Sherilyn: Y bueno, siguiendo un poco con las preguntas. En realidad, yo lo que quiero, por parte, digamos, estoy haciendo entrevistas a las representantes de las organizaciones y de las cámaras, y los actores de las instituciones y los diputados que participaron. Entonces, no sé si usted me podría dar, como, algunas consideraciones respecto a los argumentos y las actitudes ¿qué era lo que presentaban en esa negociación que se dio, por ejemplo, en el Concejo, por parte de ambos representantes, tanto de las cámaras como las organizaciones?

Funcionario No. 5: Mire, en un principio fue muy difícil, porque, cuando uno, o al menos en esa experiencia de negociación, cuando hay un conflicto, lo primero que hicimos fue sentarnos y oír lo que se decían ambas partes, porque el asunto era que, ojalá, nosotros arregláramos el asunto, para llegar a la Asamblea Legislativa con una propuesta para los diputados. Eso fue lo que nos pidieron, hasta cierto punto, los diputados que hiciéramos, que lo negociáramos nosotros, y que lo que nosotros dijéramos, ellos lo tomaban.

Entonces, de buena fe, hubo una muy buena fe, y ahí fue donde la junta directiva del Concejo, aprobó esa comisión que se conformó, y empezamos, entonces, a negociar. Y en esas sillas, verdad, donde empezábamos a conversar, ellos empezaban a decir entonces, se empezaba a decir: bueno es que nosotros no podemos hacer el 100 por ciento de los autobuses accesibles, nosotros queremos que sean 8. Entonces ya plantearon su cuestión. Y nosotros empezamos a decir: no, es que nosotros no vamos a negociar menos del 100 por ciento, no lo vamos a negociar, porque es un derecho que tienen las personas con discapacidad, de transportarse en cualquier medio, por cualquier medio y a cualquier lugar del país, así que todos los autobuses tienen que ser accesibles. Lo que se requiere, tal vez, es algún apoyo por parte del Gobierno y, tal vez, prolongar, probablemente, el tiempo, pero nosotros no vamos a ceder en lo del 100 por ciento.

Entonces, cuando se empezaron a definir lo que no iba a ceder cada uno, yo creo que, eso fue lo que fue llevando la discusión a donde llegó. Que la discusión llegó al 100 por ciento, pero al 2014, si mal no recuerdo, ese era el acuerdo, con un porcentaje de plazos, que me acuerdo que, gran parte de la discusión, en algún momento, fue discutir esos plazos. De hecho, a mí me llamó poderosamente la atención, que siendo don Mario Devandas históricamente de izquierda y muy fuertemente de izquierda, que

estuviéramos de acuerdo todos en el proceso, porque el punto que nosotros mencionábamos no era tanto el “ya”, era el 100 por ciento.

Y hubo un momento en donde el grupo comprendió, y tal vez esa fue la gran diferencia con el otro grupo posteriori, que hay cosas que son factibles, y hay cosas que son posibles, o hay cosas que uno verdaderamente puede llevar a cabo, y otras que no. Es decir, no era posible, no era real, que el 100 por ciento ¡ya!, no era. De hecho ya habían pasado tres años desde el momento en que venció, y no lo era, y no había ninguna sanción. Cuando se empezó a hablar de sanciones no hubo en la Asamblea, ni hubo, obviamente del Ministerio de Transportes, ni hubo nada, ningún asidero. Porque detener el transporte público de este país, todo transporte público de este país porque no era accesible, era una imposibilidad, es decir, no lo iban a hacer.

Entonces, en medio de lo que era posible, el único acuerdo posible al que llegamos, después de muchas discusiones, porque fueron muchos días, en realidad no fue una cuestión, empezamos a discutir, yo no me acuerdo si eran noviembre, diciembre, no me acuerdo, pero hacia fin de año, y el acuerdo fue un acuerdo de marzo ¿verdad? El punto fue, diay, prolonguémoslo en el tiempo, en lo que sea posible, digamos, ellos querían alargarlo hasta el 2030, o alguna cuestión así. Lo que menos tiempo remitió, en ese momento, en la discusión era el 2014, entonces se fueron haciendo porcentajes prorrateados a través del tiempo, y ese fue el acuerdo que prevaleció.

Fue muy impactante para todos nosotros cuando vimos que el otro grupo no estaba del todo de acuerdo, porque el 100 por ciento de los autobuses ¡ya! Entonces ahí fue cuando ya nosotros como que dijimos: no, la verdad es que mejor esto que vaya a la junta directiva, que sea analizada en junta directiva, y lo interesante fue que la junta directiva aprobó lo que dijo el segundo grupo también. Entonces eran de esos momentos en donde todos decíamos: bueno, entonces dónde estamos parados. Si la junta directiva nos había pedido que negociáramos, esto se le fue avisando y ellos estaban de acuerdo, por qué ahora, de un momento a otro, zafa la tabla este grupo y aprueban lo otro.

Entonces, a partir de ese momento ya los que estábamos en el primer grupo nos retiramos del todo, no supimos en qué...pues si supimos sí, lo supimos después, pero, no estuvimos más involucrados en absolutamente nada más, fue verdaderamente un golpe.

Sherilyn: Y ¿cómo era, digamos, cómo se dio la participación? ¿Qué tipos de cámaras participaban de esa negociación? Y, digamos, las organizaciones de personas con discapacidad ¿Cuáles eran las que participaban directamente en esos procesos de negociación o de ese Acuerdo de Marzo que sería como el más impactante?

Funcionario No. 5: Me acuerdo, a ver, de las cámaras era una, era en la que estaba [...], bueno el de Transportes de Puntarenas ¿era él?, no me acuerdo, Juan Carlos, no me acuerdo qué. Pero ellos dos eran los representantes más fuertes. Por el Concejo sí estábamos Luis Valverde, que era, no sé si en ese momento era vicepresidente, no

me acuerdo qué puesto tenía, pero Luis Valverde era representante en ese momento de las organizaciones de personas con discapacidad por ASPAPECS [20:05]; y yo, estábamos por el Concejo. Después, por el Comité de Información, estaban Mario Devandas y Ligia Araya. Después por Fecodis estaba Eduardo Lizano. Por Fereprodis estaba Francisco Villalta. Y por el Foro de los Derechos Humanos estaba Óscar Rivera, pero Óscar Rivera, la verdad es que si llegó una vez fue mucho, no lo recuerdo como una persona que estaba activa en la participación y en la discusión.

Entonces esta comisión, ve que sí, definitivamente... el Concejo era, y la Defensoría, verdad, como instituciones. Y después, uno, dos, tres, cuatro; y el Comité de Información que está formado por la Ley 7600; y, digamos, que ese tiene representantes de ONG, y estas tres organizaciones o federaciones que...

Sherilyn: Pero ellos se integraron, por formar parte de la junta directiva o por...

Funcionario No. 5: Es que se enteraron a través de la junta directiva del Concejo, porque esto que fue discutido en el Concejo; bueno el Comité de Información es casi que parte del Concejo, en una medida no lo es, pero sí lo es, está conformado por representantes de personas con discapacidad. Pero está muy pegado, muy, muy pegado al Concejo, es parte, es decir, de los presupuestos, todo, es parte del Concejo. No existe como una entidad, no tiene representación judicial, ni extrajudicial, no tiene personería jurídica. Está conformado por ley, recibe plata del Concejo, pero no tiene ninguna conformación real de una entidad, ni pública, ni privada, ni nada. Existe nada más nombrada por ley, pero, no tiene personería jurídica.

Pero, Fecodis, bueno, Fecodis está, en la junta directiva, doña Maritza Parini, Maritza Parini es la presidenta de Fecodis, y es una de las representantes en la junta directiva del Concejo, era, en ese momento, creo que todavía, pero no sé. Fedeprodis, Francisco Villalta era presidente de esta federación de organizaciones de personas con discapacidad, que esa federación toma en cuenta, mayoritariamente, lo que eran los talleres protegidos, o CAIPAD, del país; y él era representante en la junta directiva del Concejo por esas organizaciones también.

Y el Foro por los Derechos Humanos, si bien es cierto, no era así, Luis Valverde era miembro de ese Foro por los Derechos Humanos. También tenía una representación en la junta directiva del Concejo.

Y por eso es que se enteraron a la larga, porque estaban ahí como miembros del Concejo, oyendo las cosas que estaban sucediendo, y pidieron su espacio de participación acá. Paralelamente, el Concejo estaba trabajando muy fuertemente con, cómo es que se llama, con los grupos de participación ciudadana a nivel nacional, tratando de conformar, en cada región del país, verdad, el Concejo tiene sedes regionales, y en esas sedes regionales había grupos de personas con discapacidad, a las cuales se les estaba dando formación y capacitación para que tuvieran mayor participación y mayor injerencia en lo que sucedía dentro de su región. Y esos grupos de participación ciudadana, junto con Rodrigo Jiménez, que Rodrigo Jiménez, en

alguna medida, había sido contratado por el Concejo para dar algunas de estas capacitaciones a estos grupos. Ellos fueron, Rodrigo, fue el que puso esta denuncia, y seguido por la gente de participación ciudadana.

Entonces, ahí hubo un sisma entre las organizaciones. La cuestión es que, participación ciudadana, no tenía una organización, ni en asociaciones, ni en fundaciones, ni en federaciones. Eran grupos conformados que no habían desarrollado una organización, legalmente. Que si bien es cierto, el Concejo estaba conformando esos grupos para que la gente se empezara a organizar, aún estaba como muy inmaduro, verdad, los grupos, para haberse conformado una organización de base.

Así que esa era la gran diferencia, en ese caso, tuvieron que actuar en forma personal, individual, y no en forma de organizaciones. Entonces, ahí el sisma fue precisamente la organización grupal, natural, no formal; versus, las organizaciones formales que se estaban, en alguna forma, conformadas y que eran entre las cuales se elegían los representantes para la junta directiva del Concejo. Yo creo que ese es, tal vez, el punto que yo encuentro que fue muy interesante en ese momento: el enfrentamiento que hubo entre lo formal y lo no formal. Creo que, básicamente, podría aportarte eso.

Sherilyn: Bueno, una última pregunta ¿Cuál sería su valoración sobre las organizaciones o las cámaras dentro de ese proceso, considerando las fortalezas y debilidades?

Funcionario No. 5: Miré, yo creo que fue un esfuerzo muy honesto, yo puedo hablar por el lado nuestro. Por el lado nuestro tratamos de sacar lo mejor en el menor tiempo posible, el menor tiempo posible se prolongaba, prácticamente, ocho años más. Tratando de poner, cómo te puedo decir, los tiempos, la mayor cantidad de autobuses lo antes posible, y un porcentaje más distribuido a mediano plazo.

Yo recuerdo que la mitad de los autobuses tenían que estar en cuestión de un año o dos años, el 50 por ciento de los autobuses, era bastante pronto. Y creíamos que ya eso era un logro importante por el paso lento que llevaba, y que, si bien es cierto, estábamos sacrificando, estábamos perdiendo algo, estábamos ganando mucho al no ceder en el 100 por ciento. Era interesantísimo ver cómo los diputados de ese momento decían que si este joven, que si Federico Vargas siendo una persona con discapacidad, lo veía desde esas perspectivas, ellos consideraban que, algunos decían que el 100 por ciento de los autobuses era irrazonable, que era totalmente irrazonable, y que, en ese sentido, iban a aprobar el proyecto con el 8 por ciento.

Entonces, en vista de eso, no nos quedaba más que negociar en algún momento, y la única capacidad de negociación que teníamos nosotros, porque, en algún momento, que no recuerdo adónde, ni cómo, había un acuerdo que nosotros teníamos que respetar, y que nos habían dicho: el 100 por ciento. De ahí no se quiten ustedes, pueden negociar muchas otras cosas, pero el 100 por ciento de los autobuses se tiene

que quedar. Esa era como el objetivo final que teníamos que lograr. Para lograrlo, pues, se tuvo que hacer una distribución en el tiempo, lo mejor posible.

Y lo que más me acuerdo, es que la persona que escribió la primera propuesta, en ese sentido, fue el mismo señor Devandas, y todos estábamos, así como muy impactados de que él fuera el que trajera esa idea, y nos pareció que era una magnífica opción para los que estábamos ahí en ese momento. Quienes estábamos ahí en ese momento, hablo de personas que eran muy respetables: Eduardo Lizano, una persona sumamente respetable; don Mario Devandas, nos merecía todo nuestro apoyo; el mismo Álvaro Mendieta, no lo pongo aquí, pero Álvaro Mendieta estaba por el Concejo también, si bien es cierto, no lo nombró el Concejo como junta, sí lo nombré yo. Yo como directora y él como ex funcionario del Concejo, porque me pareció que era muy importante conocer la perspectiva, no sólo de una persona con discapacidad, que era funcionario del Concejo y que sabía mucho del asunto, sino una persona que había participado tan activamente en la elaboración de la Ley 7600, como era Álvaro Mendieta.

Álvaro también estaba en una posición de dar un poco más de plazo, pero el 100 por ciento; ese era el punto de inflexión: el 100 por ciento.

Yo no me arrepiento de absolutamente nada de lo que representé, creo que hicimos un buen papel, creo que era algo razonable. Yo no puedo hablar por las cámaras, mi percepción, muchas veces me han dicho que me van a enterrar en cajita blanca, pero mi percepción en ese momento, y creo que la percepción de todos, sino no hubiéramos llegado todos a un mismo acuerdo, es que ellos, por lo menos parecía que demostraban, que era lo que iban a cumplir. Tan es así que se firmó el acuerdo, y a ellos les costó mucho firmar, es decir, el que ellos firmaran un documento diciendo que el 100 por ciento, había sido un logro para nosotros incalculable, al 2014, pero lo firmaron.

Es decir ¿qué era lo que estábamos nosotros cediendo? Tiempo.

En cambio, la posición de Rodrigo Jiménez era: no más tiempo. Ya hemos sido burlados demasiado tiempo, no más tiempo, ya tienen que estar. Se comprende, pero no se podía compartir por la irrazonabilidad del punto. No lo iban a lograr ya. Y la ley no tenía sus buenos dientes para pegar el mordisco y decir: esto se detiene. Porque los diputados estaban dispuestos a cambiar lo poquito de la ley, que podía quitarle las concesiones a los autobuseros, estaban dispuestos a cambiar ese pedazo de la ley, con tal de no provocar un sisma en el transporte público del país.

Entonces era, como, la sin salida. Era una situación muy interesante, que, siento, que al final nosotros hicimos una propuesta en la que seguimos manteniendo el 100 por ciento, que era lo que no queríamos tocar, ni cambiar

¿Se prolongaba? Sí, pero tampoco se estaba incumpliendo en su totalidad lo que se esperaba de la Ley 7600, que era brindar autobuses accesibles. Ya había un número de autobuses accesibles, faltaba muchísimo más.

¡Ah! Y uno de los puntos que nosotros poníamos en el acuerdo, que era muy importante, casi se me olvida, era que el Ministerio de Transportes, sí tenía que hacer una exigibilidad a la hora de hacer la revisión técnica de los autobuses. En donde se le diera a RITEVE un manual de cómo revisar esas rampas en los autobuses, y que, además, no se estuvieran descomponiendo.

Ese es el problema que se está viendo ahora, están teniendo los autobuses y se están dando cuenta que no funcionan las rampas. Entonces, ahora no sólo no hay suficientes rampas, porque yo creo que se quedó en lo mismo. Yo salí en el 2008, y ni el Ministerio de Transportes, ni RITEVE, ni los transportistas, ni nadie siguió haciendo absolutamente nada. Ya vamos a llegar, bueno, ya estamos en el 2011, yo creo que no se hizo absolutamente nada más, y ahora no sólo los autobuses que tenían rampa, la tienen, pero no funciona. Y más autobuses, no, yo creo que los nuevos autobuses no se les ha exigido que tengan las rampas.

Te digo que ya yo no sé, en este momento no sé, porque ya yo no estoy en ese puesto, ni le he dado seguimiento. Pero sí se desaprovechó, para mí, una oportunidad que hubo en ese momento, y que por impertinencia, por ser más papistas que el Papa, se perdió una oportunidad de haber hecho un acuerdo que todos cedíamos algo, pero todos obteníamos lo que queríamos. Unos más tiempo y otros el 100 por ciento.

Sherilyn: Sí, creo que estamos.

Anexo 21

Código: Funcionario N°. 6

Técnica: Entrevista semiestructurada.

Posición estructural: Presidente

Fecha: 18 de octubre de 2011.

Lugar: San José, Costa Rica.

Sherilyn: Bueno, le comento. Mi tesis es sobre el papel de las organizaciones de personas con discapacidad y las cámaras de transportistas. Entonces, en parte yo quiero tratar el tema, desde la perspectiva de las personas que trabajaron en las instituciones del Estado, en este caso, como el Concejo Nacional de Rehabilitación, su papel en la junta directiva, respecto a su percepción de esas organizaciones, de las cámaras en la discusión del tema de transporte en las reformas de la Ley 7600.

No sé si usted estuvo en el momento que se dio una marcha. Le voy a preguntar un poquito de eso ¿Cómo sintetizaría usted el proceso de negociación de ese pliego de peticiones?

Funcionario No. 6: Bueno, en primer lugar, en síntesis, podemos decir que la negociación fue un proceso bastante desarticulado a nivel de organizaciones de personas con discapacidad en relación con los intereses de las instituciones públicas, en este caso, específicamente, del Concejo Nacional de Rehabilitación. A mí me parece que, infortunadamente, debido a una recurrente insistencia de feudos, de procesos históricos, ya es un proceso histórico, de friega entre la institución y las organizaciones, pareciera que no hay verdaderos acuerdos, entonces cuando se llega a una mesa de negociación en donde no hay un sentido único y un objetivo común, sino que los intereses y las percepciones están desarticuladas eso debilita el proceso de negociación, definitivamente.

A mí me parece, infortunadamente, que ese proceso de negociación llegó bastante debilitado, respecto a las empresas de transporte público, debilitada porque aparte de que se conocieron distintas versiones, hubo un proceso, comillas, de “teléfono chocho”, además de eso, hubo intereses de por medio que lamentablemente debilitaron el proceso de negociación.

Sherilyn: ¿Cuál fue su rol en el proceso de negociación?

Funcionario No. 6: Bueno, en ese momento yo era líder de la junta directiva del Concejo Nacional de Rehabilitación, y me correspondió articular los esfuerzos y velar

que esa articulación fuera con éxito. Se hizo lo que se pudo, y se logró bastante. Personalmente yo insistía en que no era conveniente, y por el contrario, no era pertinente, en virtud de la credibilidad del proceso mismo, no era conveniente minimizar la negociación.

Me parecía, y yo insistí muchísimo que debíamos mantenernos en un asunto del 100 por ciento del transporte público, considerando, o en el entendido que era un proceso gradual, un proceso gradual, pero sí el cumplimiento del 100 por ciento. Lo que sucede, es que, por un juego de palabras, que si gradual o no gradual, de que si el 30 por ciento o el 100 por ciento. La porcentualidad del cumplimiento de la ley estaba asociado a otros cumplimientos de infraestructura vial, de cumplimiento de las municipalidades: eso debilitó mucho el proceso.

Entonces el consenso entre las organizaciones, me correspondió a mí mediar entre la institución, como el Concejo Nacional de Rehabilitación, y las instituciones públicas. También recuerdo que hubo como procesos paralelos, parecía que había negociaciones por parte de algunas expresiones de organización de personas con discapacidad, y la estructura formal de negociación (que era una articulación entre la institución pública, la empresa privada y el movimiento organizado de personas con discapacidad). Pero repito, parecía que habían otras manifestaciones negociando el asunto, lo cual debilitaba también el proceso.

Sherilyn: ¿Y esas otras agrupaciones bajo qué dirección era que tenían este tipo de negociación?

Funcionario No. 6: De toda suerte, recordemos que las organizaciones de personas con discapacidad, en su condición de autonomía e independencia, tienen sus propios liderazgos y tienen derecho a negociar. Eso no es contradictorio, lo que pasa es que eso, estratégicamente, debilita cualquier negociación. Entonces está la Asamblea, esta una asamblea de organizaciones de personas con discapacidad, que denominan la representación en junta directiva del Concejo, pero muchas organizaciones sienten que eso no es suficiente: que está debilitada la representación, que hay manipulación, etcétera, etcétera. Y yo siento que esta percepción, esta percepción hace que afloren otras manifestaciones de lucha, y otras manifestaciones de negociación.

Sherilyn: Bueno, usted ya me comentaba que hubo avances y retrocesos ¿Me puede como detallar un poquito más?

Funcionario No. 6: Sí. Recuerdo que en algún momento, y que pena que no tenga así como el dato a mano, pero sí recuerdo en algún momento se había llegado a negociar un plan, digamos un plan, un proceso; y que en algún momento este mismo plan (que fue el plan que se aprobó en un proceso gradual de cumplimiento), se debilitó igualmente porque algunas organizaciones no estuvieron de acuerdo. Cuando estas organizaciones de personas con discapacidad se enteraron de cuál había sido la negociación a la que se había llegado, ellos no estuvieron de acuerdo, y salieron a la luz pública diciendo que ellos no estaban de acuerdo, o estas organizaciones no

estaban de acuerdo, y que de alguna manera se retraían de la negociación y que ellos no eran parte de esa negociación.

Eso hizo de alguna manera, también, que hubiera un retroceso en el proceso histórico, y se aprobaran acuerdos que no eran de la complacencia de todas las organizaciones. Yo sigo sintiendo que las organizaciones, el pleno de las organizaciones de personas con discapacidad no terminan de ponerse de acuerdo, hay una intensión “guetarea”, hay una intensión, como decía hace un rato, feudal, de lucha de intereses, de luchas de poder, hay caudillos dentro de las organizaciones de personas con discapacidad que de alguna manera también distorsionan, distraen la atención del interés común, lo cual también es bastante lamentable.

Sherilyn: ¿Cómo fue la dinámica del Concejo, las organizaciones y las cámaras de transportistas?

Funcionario No. 6: Sí. Esto se llevó a la mesa de negociación con la junta directiva del Concejo Nacional de Rehabilitación, siendo que después de más de 10 años de haberse aprobado la Ley las cámaras de transportistas no habían avanzado lo suficiente ni el mínimo para cumplir con esta Ley y, obviamente, no había ninguna manifestación por parte de la cámara de transportistas. Al llevar esto y ventilarlo al seno de la junta directiva entonces se tomó el acuerdo de llevarlo hasta la Asamblea Legislativa, si mal no recuerdo, y en Asamblea Legislativa se ventiló el acuerdo para lograr el apoyo de los diputados al respecto de exigirle a los transportistas el cumplimiento de la Ley como está establecida y legitimar los derechos de personas con discapacidad.

En este momento los transportistas insistían en que no era coherente obligarles a los transportistas cumplir con una ley en donde iba a implicar una inversión excesiva en la modernización o en la adaptación de las unidades o en la adquisición de unidades adaptadas, cuando habían otras partes que iban a afectar el cumplimiento exitoso de ese cometido. Y a esto se referían los transportistas de que debía ser un plan integral: que las vías debían tener acceso a las paradas de autobuses con rampas, las paradas de autobuses tenían que tener unos estándares que pudieran permitir a la persona con discapacidad adquirir la unidad.

Por lo que entonces, las empresas tomaron la decisión de paliar la situación con una estrategia parcial, diciendo que entonces, si van a poner una unidad día, en algunas horas, y esto obviamente hizo reacción, hizo roncha en las organizaciones, aduciendo, con justa razón, que las personas con discapacidad no debían verse sometidas a un proceso de horarios, que esto era absolutamente excluyente, que esto era indigno para las personas con discapacidad. Porque al igual que el resto de la población, tenían derecho a salir de sus casas, participar de los modelos económicos como lo hacía todo el mundo, que tenían derecho de ir a la tienda, de ir a sus citas médicas en el momento que se las asignaran y no tenían por qué depender de un horario.

Afortunadamente, esta roncha, digamos esta reacción, produjo sus efectos positivos porque entonces se deslegitimó el hecho que hubieran horarios para los buses, sino que hicieran lo posible por generar unidades adaptadas. Esto hizo igualmente que se indujera a las empresas a que buscaran soluciones de adaptación, que no fueran las más costosas, que no era necesario comprar unidades tan caras, sino que las unidades se podían adaptar. Entonces el Concejo Nacional de Rehabilitación, a través de su unidad de ingeniería, asesoró a las empresas para que las empresas pudieran adaptar sus unidades sin necesidad de incurrir en costos tan elevados como lo que ellos estaban proponiendo.

Sherilyn: En términos generales ¿cómo usted podría evaluar las posiciones o los criterios tanto de las cámaras como de las organizaciones?

Funcionario No. 6: OK. Voy a empezar por la parte positiva. A mí me parece que la lucha de las organizaciones de personas con discapacidad, a pesar de su desarticulación, tuvo éxito. Para mí fue un proceso bastante vehemente, nos tocó luchar con uñas y dientes (tengo que decir que aquí fue donde me costó a mí la cabeza en el Consejo Nacional de Rehabilitación, gracias a eso, al margen).

Pero realmente ese proceso, de alguna manera, unió a las organizaciones de personas con discapacidad, fue un pretexto para unir el ideal de la lucha de las organizaciones de personas con discapacidad. Por otra parte, se puso sobre el tapete algunas situaciones muy interesantes, como son por ejemplo, que gracias al transporte, al acceso podían las personas con discapacidad tener opción de trabajo, opción a la educación; que muchas veces esas oportunidades se veían minimizadas gracias a que no había forma de transportarse porque esto está asociado a la pobreza de la persona con discapacidad.

La persona con discapacidad no tiene opción de tomar un taxi en forma recurrente, no tiene opción de tener un carro propio, un chofer propio. Por lo que entonces la condición de pobreza se veía, igualmente, maximizada cuando la persona con discapacidad no tiene acceso al transporte público. Esto igualmente hizo que se promocionara un escenario de sensibilización y concientización a las cámaras y a los transportistas, en donde de alguna manera también las cámaras, de alguna manera, en algún estadio, adquirieron conciencia de la importancia de que las personas con discapacidad tuvieran derecho al transporte público.

Entonces, por un lado, se logró que la desarticulación de las organizaciones de personas con discapacidad cediera paso a un objetivo común, bien que mal. Y por otra parte, en el caso de las empresas, que las empresas pusieran las barbas en remojo, primero que todo se sensibilizaran y adquirieran algún nivel de conciencia, y cumplieran al menos con algún porcentaje de la ley que les correspondía y les aplicaba.

Hubo modificaciones a la ley, esa modificación a la ley, a mi juicio (es un criterio personal), no aplica, no debería, debimos haber respetado la ley tal cual. Pero

desgraciadamente, a propósito de la negociación, pues había que ceder, según las organizaciones y según los líderes, y bueno, hoy contamos con líneas de buses con unidades accesibles, no en el ideal, pero al menos en un cierto porcentaje. Yo creo que le hace falta a la población con discapacidad una actitud de mayor denuncia, una cultura de denuncia para que esto sea mejor todavía y, además, el empoderamiento necesario para que la población con discapacidad aproveche los derechos que tiene, y aproveche las oportunidades que en este momento tiene a su haber.

Sherilyn: ¿Usted conoce de algunos mecanismos que emplearan las organizaciones y las cámaras para hacer respetar de alguna manera sus posiciones?

Funcionario No. 6: Sí claro. El acceso, la instancia: la Asamblea Legislativa. El acompañamiento de algunos diputados, no recuerdo ahorita los nombres, creo que no aplica, eso no vale la pena mencionar. Pero sí el apoyo de algunos, una labor de corrillo interesante, de pasillo, previo en la Asamblea Legislativa para adquirir el apoyo a la legitimación de la Ley 7600 en el capítulo de transporte, acceso al transporte público.

Otro de los mecanismos fue la instancia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes que fueron acompañando muy de cerca el esfuerzo del Concejo Nacional de Rehabilitación, y el acompañamiento y apoyo de los medios de comunicación, que esto fue muy importante. Las instancias que generan opinión en este país soportan muchas veces el proceso de lucha de los derechos de las personas con discapacidad, y de otras poblaciones.

Lo que quiero decir es que recurrimos, para decir en síntesis: medios de comunicación, ruedas de prensa, prensa escrita, instancias en la Asamblea Legislativa (recurrentemente), apoyo directo por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y luego, por qué no decirlo, algunas instancias de las cámaras que igualmente nos acompañaron en este proceso.

Sherilyn: Al final de cuentas, ¿Cuál sería su valoración sobre las organizaciones, las cámaras, considerando sus fortalezas y debilidades en este proceso de negociación?

Funcionario No. 6: Bueno, en primer lugar, ustedes y yo sabemos que las cámaras tienen un objetivo, una intención: es lucrar. Ningún plan, ningún proyecto va ahí, si eso no está acompañado de una intención lucrativa y de capitalización. La intención social de cualquier empresa siempre va a estar aparejada a una intención económica o financiera, no podemos tapar el sol con un dedo.

Por otra parte, es sabido que el 10 o más por ciento de la población con discapacidad en Costa Rica, y la población económicamente activa de nuestro país, podría rendirle buenos réditos a las empresas, y sobre todo en materia de servicio de calidad al cliente o a la clientela, está acompañada de legitimar derechos de la población con discapacidad asociado a un buen servicio, y un servicio con calidad. Entonces, las empresas deben ver, las empresas privadas deben ver que la oportunidad de hacer

valer la Ley 7600 de repente es una oportunidad importante para crecer como empresa, es una oportunidad importante para crecer, incluso, económicamente.

Le tengo el caso de la empresa, y perdone que lo mencione, no por hacer aquí *marketing* ni publicidad, pero la empresa MARVIN, perdón. La empresa MARVIN y la empresa Cielo Azul, que tienen unidades accesibles, disponibles para población con discapacidad, bueno, esto ha hecho que la población turística nacional, internacional, tenga un acceso y, además, ocupe de sus servicios, haga uso de sus servicios. Ahora, lamentablemente las líneas comunes, urbanas y rurales, desafortunadamente hacen el servicio porque tienen que hacerlo.

Pero yo creo que esto está emparejado a la calidad de los servicios, y estamos en una cultura de la calidad de los servicios. Entonces las empresas tienen que crecer y evolucionar en esa cultura de los servicios, y hacer valer la Ley 7600 en acceso al transporte público, es una legitimación desde la calidad de los servicios. Eso en el caso de las empresas.

En el caso de las organizaciones sociales de personas con discapacidad o el mundo asociativo de las personas con discapacidad, yo siento que sí hay una necesidad, un llamado de atención, un *mea culpa* producto de esa desarticulación, de esos feudos, de esos feudalismos que no llevan a ninguna parte. Debemos buscar el sentido común, el objetivo común: y el sentido común es la persona con discapacidad, el cumplimiento y la dignificación de los derechos de las personas con discapacidad.

Entonces, yo siento que una de las sensibilidades más importantes es que tenemos necesariamente que consolidarnos como organizaciones de personas con discapacidad, cada organización tiene su propio objetivo, pero el objetivo más importante es velar por el derecho de las personas con discapacidad, y hacia ahí es donde todas las organizaciones deben luchar. Cuando se parcializan los intereses, cuando hay intereses mezquinos: eso debilita. Porque como dice bien el refrán: divide y vencerás. Y si las empresas encuentran una organización social dividida van a vencer, sobre la base de sus intereses financieros y económicos.

Sherilyn: Y en el seno de esa discusión, de esa negociación ¿Las cámaras se mantuvieron siempre bajo una misma posición o variaron?

Funcionario No. 6: Tuvieron que ceder. Las cámaras tuvieron que ceder. La posición de las cámaras era no adquirir unidades accesibles de buenas a primeras, sino ofrecer un horario alternativo a las personas con discapacidad, con una unidad que era más que suficiente, so pretexto de que el uso de la unidad no era predecible, por lo tanto iba a hacerles invertir en costos o gastar dinero innecesariamente y que eso no era de interés de las empresas. Tuvieron que cambiar de posición y entender que, como decía hace un rato, las personas con discapacidad no debían sujetarse a un horario, que tendríamos que ponerle horario a todos los usuarios y las usuarias.

Sherilyn: Bueno don [...], para que conste en la grabadora, si me podía regalar ¿Cuál fue su trayectoria en el Concejo Nacional de Rehabilitación, su formación?

Funcionario No. 6: Sí. Bueno, efectivamente yo cuento con una Maestría en Atención a Personas con Discapacidad y Personas Adultas Mayores, fuera del país. Además de eso tuve la oportunidad de representar al Instituto Nacional de Aprendizaje en el seno de la junta directiva y ser nombrado en esta condición de Presidente del Consejo Nacional de Rehabilitación, no recuerdo ahorita el año, pero sí en dos oportunidades fui nombrado como Presidente del Consejo Nacional de Rehabilitación.

Por otra parte acompañé, y acompañó, a organizaciones de personas con discapacidad en mi condición de comunicador: soy relacionista público, locutor y demás. Entonces en esta condición acompañó actividades sociales, actividades recreativas, actividades artístico y culturales, y a mucha honra soy persona con discapacidad; yo cuento con una discapacidad visual, uso prótesis y, por otra parte, deficiente visual de mi ojo derecho. En esa condición soy, digamos, militante de los derechos de las personas con discapacidad y, obviamente activista de los derechos de personas con discapacidad.

Sherilyn: Y don [...], bueno ya que me comentó un poco, quisiera saber ¿eso a usted le facilitó para tener acceso a los medios de comunicación? Es que otras organizaciones me han dicho que cuando ellos acudían a los medios les decían que no. Y usted me está diciendo que tal vez...

Funcionario No. 6: Sí, aquí la ventaja que este servidor tiene, como miembro de la junta directiva, en su momento, del Concejo Nacional de Rehabilitación, es la legitimidad, la imagen pública que tiene el Concejo Nacional de Rehabilitación como ente rector en materia de discapacidad y, obviamente, el proceso de validación, de legitimación que tiene esta institución.

También tenemos que aceptar que el trabajo del Concejo Nacional de Rehabilitación, en su momento, a nivel de comunicación colectiva fue un excelente trabajo periodístico, teníamos gente que trabajara el tema y, lógicamente, también por otra parte, antecedido por un trabajo importante en el escenario político de algunos líderes políticos, en ese momento, en la Asamblea Legislativa también eso creó un caldo de cultivo que generó expectativa en los medios de comunicación colectiva. Entonces como que se pusieron de acuerdo algunas situaciones que hicieron que fuera fácil el acceder a los medios de comunicación.

Sherilyn: Y a través de los diputados ¿quiénes coincidían, de alguna manera, más con la posición del Concejo?

Funcionario No. 6: Por supuesto que siendo, reconociendo que teóricamente, en esencia, la Asamblea Legislativa es en procura y en derecho, en defensa de los derechos de la población civil, pues lógicamente había toda una actitud positiva, en alguna medida más moderado, en otros más ortodoxo, pero ciertamente había un

apoyo a la iniciativa. Lo que pasa es que algunos diputados insistían en que lo que la Ley 7600 planteaba, generaba algunas contradicciones y algunos inconvenientes de cumplimiento. Usted sabe que en Costa Rica todas las leyes tienen portillos, entonces esto hacía de alguna manera que algunas instancias insistieran en que la ley debía ser depurada primero y después cumplirla, lo de siempre. Que la ley tenía que ser mejorada para que después se pueda cumplir.

Y entonces en ese estire y encoge de las correcciones y las mejoras había gente que se escudaba en eso para no presentar verdadera puesta al cumplimiento de la Ley 7600. Y en otros casos, había una verdadera acompañamiento y apoyo, y vehemente solidaridad con el movimiento de lucha por acceder a los medios de transporte. A todas luces, no es un secreto, y lo digo con toda certeza, que todavía las cosas están por cumplirse, hay mucha factura pendiente, y yo esperaré que esa factura se cumpla.

Deseamos tener un país en donde tengamos transporte público accesible, pero no es el accesible para la población con discapacidad, es que es un transporte público para la y el costarricense, para la población extranjera, para la población nacional. No porque hayan personas con discapacidad, sino porque el transporte tienen que ser accesible, entrar por una puerta, un acceso a un automotor en donde usted ni siquiera que tenga las dos piernas bien, sin silla de rueda, pueda accederla, es una barbaridad, eso no puede ser. En donde usted se va a sentar, va a hacer uso de un asiento, en donde las rodillas le quedan en la frente, porque hay un asunto ahí de imposibilidad. No estamos hablando de discapacidad, estamos hablando del derecho a la dignidad, del derecho al buen servicio, del derecho a la calidad de los servicios.

[...]

¿Me extendí demasiado?

Sherilyn: Ah bueno, cuando fracasó, digámosle de alguna manera, esa negociación ¿cuál fue el escenario que se planteó en el Concejo, en la Asamblea Legislativa, en las organizaciones...?

Funcionario No. 6: Yo tengo una percepción, yo siento que no es que se fracasó. Yo no siento un fracaso absoluto, rotundo. Yo siento que se parcializó, yo siento que hubo un logro a medias, hubo una lucha que se logró cosas, se lograron cosas que se ven ahora en la calle, hay unidades accesibles. Lo que sí siento es que hubo un sentimiento de frustración, por parte de las organizaciones y las personas con discapacidad. Yo siento que las organizaciones empezaron a dejar de creer en sí mismas. Y yo siento que fue un ícono histórico, porque en ese momento las organizaciones de personas con discapacidad pusieron sobre el mantel, sobre el tapete, esas diferencias que no están subsanadas todavía creo yo.

Y esa frustración *in crescendo*, esa frustración que va creciendo como una bola de nieve, se dejó ver en ese momento, se notó mucho esa frustración. Y por otra parte, siento que también, no obstante, la importante legitimidad que tiene Concejo Nacional

de Rehabilitación por su trayectoria, creo sin temor a equivocarme, el Concejo Nacional de Rehabilitación le falta protagonismo, y desde su junta directiva, te puedo decir con total convicción, le falta protagonismo: se pierde, se diluye en el “dime que te diré”, y pierde protagonismo.

Yo siento que el Concejo Nacional de Rehabilitación debería ser más político, muchísimo más estrategia también, entonces, creo que por ahí se evidenció totalmente, se evidenció la debilidad...

Sherilyn: y ¿cómo fue, disculpe, la relación con las organizaciones que no coincidían con ese proceso de negociación con el Concejo?

Funcionario No. 6: Absolutamente divorciadas, absolutamente divorciadas. El Concejo Nacional de Rehabilitación tiene enemigos, lo digo con esta claridad, tiene enemigos desde las organizaciones de personas con discapacidad que no creen en el Concejo Nacional de Rehabilitación y su proceso. Y lo que yo sí creo, es que el Concejo Nacional de Rehabilitación, para algunas organizaciones, es un enemigo, y eso, de alguna manera, es la contraparte de las organizaciones de personas con discapacidad. Pareciera que es más enemigo que aliado.

Entonces es muy lamentable esto que estoy diciendo pero cierto, con conocimiento de causa lo digo, hay organizaciones que no creen en el Concejo Nacional de Rehabilitación, hay organizaciones que lo sienten como un enemigo en vez de su aliado. Digo, afortunadamente no son la mayoría, pero sí algunas organizaciones; y un divorcio absoluto por parte de algunas organizaciones.

Sherilyn: ¿Eso logró afectar la negociación?

Funcionario No. 6: Por supuesto que sí. Claro que sí logró afectar la negociación, porque como dije hace un rato: divide y vencerás. Esta separación o esta actitud separatista hizo que obviamente las empresas vieran y sintieran que no había un consenso, y lógicamente se aprovecharon de esto, y yo siento que las empresas se aprovecharon de esto para decir: ven, se dan cuenta usted cómo están divididos y que ni ustedes mismo se ponen de acuerdo. Entonces lógicamente esto hizo que debilitara más la negociación, lamentablemente.

[...] SE DETIENE LA GRABACIÓN

[...] INICIA LA GRABACIÓN

Funcionario No. 6: ... llamaba la Ley 7600 y se construyó, se elaboró, se produjo un pliego de peticiones a las instituciones públicas, entre ellas el INA (el Instituto Nacional de Aprendizaje), y se creó una comisión de seguimiento a este pliego, incluso, se oficializó esa comisión, no recuerdo en este momento cómo se llama esa comisión que se oficializó, en el Ministerio de Trabajo se oficializó esa comisión, entonces convendría, es una comisión interinstitucional.

Sherilyn: Ah, o sea, ¿entonces sí quedó algo a partir de ese pliego de peticiones?

Funcionario No. 6: Claro, por supuesto que sí. Se creó la comisión.

Sherilyn: Es que a partir de la investigación que yo he realizado no he encontrado nada, como ningún producto, incluso, me fue difícil encontrar el pliego.

Funcionario No. 6: ¿Los acuerdo dice usted?

Sherilyn: Sí.

Funcionario No. 6: Pero los acuerdos porque no ¿no ha revisado las actas de junta directiva del Concejo?

Sherilyn: Sí.

Funcionario No. 6: Allí en las actas ¿desde cuándo?

Sherilyn: Desde el 2003 hasta el 2010.

Funcionario No. 6: ¿Y qué has leído ahí? Porque ahí sí hay acuerdos importantes al respecto.

Sherilyn: Ok, entonces voy a averiguar.

Funcionario No. 6: Hay que leerla, leerla, leerla. Y luego acuerdos también con el Ministerio de Trabajo. Y, luegamente, en las actas de la Asamblea de organizaciones de personas con discapacidad.

Sabe dónde también puede buscar, en el Comité de Comunicación e Información del Concejo Nacional de Rehabilitación, en las actas del Comité de Información.

Sherilyn: Ajá.

Funcionario No. 6: Comité de Información del Concejo Nacional de Rehabilitación.

Sherilyn: Sí yo fui a preguntar y lo que me dieron fueron comunicados de prensa.

Funcionario No. 6: Pero hay actas, ellos tienen que tener actas. Y luego en la biblioteca del Concejo Nacional de Rehabilitación ¿también escudriñó?

Sherilyn: Sí

Funcionario No. 6: Puede ser que ahí haya...

Lineth Saborío, la presidenta de la República de turno, ella fue la presidenta, en realidad ella fue la presidenta (¿eso está grabando?) Rodrigo Alberto Carazo...En su momento Defensor de los Habitantes, en ese momento estaba como Defensor de los Habitantes.

Sherilyn: ¿Y cómo fue la compañía de esos diputados, y el Defensor y demás?

Funcionario No. 6: Yo puedo decir que la Defensoría de los Habitantes bastante blandengue, bastante debilitada, podría ser un elemento más por investigar, la Defensoría de lo Habitantes que no está ahí. Entonces convendría sacar un poquito de información de la Defensoría de los Habitantes.

En su momento hubo acuerdos con la Defensoría de los Habitantes, de apoyo, que yo creo sería interesante recuperar.