

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CORTE CONSTITUCIONAL

Sentencia T-226 de 2026

Referencia: Expediente T-11.515.355

Asunto: acción de tutela interpuesta por *Rocío* contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (Quindío)

Magistrada ponente:
Paola Andrea Meneses Mosquera

Bogotá D.C., veintinueve (29) de julio de dos mil veintiséis (2026)

La Sala Octava de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, integrada por las magistradas Natalia Ángel Cabo y Paola Andrea Meneses Mosquera, quien la preside, así como por el magistrado Miguel Polo Rosero, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, ha dictado la siguiente

SENTENCIA

En el trámite de revisión del fallo del 19 de agosto de 2025, emitido por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Armenia, Quindío, que revocó la decisión de primera instancia aprobada 14 de julio de 2025, por el Juzgado 008 Civil Municipal en Oralidad de Armenia, Quindío.

CUESTIONES PREVIAS

Primera. *Anonimización*. En atención al material probatorio recaudado en esta oportunidad, esta decisión refiere información privada de la accionante, por lo tanto, mantendrá la anonimización realizada de oficio desde la sala de selección para proteger su derecho fundamental a la intimidad¹. En tal sentido, esta providencia cuenta con dos versiones de contenido idéntico: una anonimizada respecto de la parte accionante y otra que contiene los nombres reales de las partes. En el texto que será divulgado para consulta pública, se omiten los nombres de la accionante, así como cualquier información que permita su identificación².

¹ De conformidad con el artículo 61 del Reglamento de la Corte Constitucional (Acuerdo 1 de 2025), «[e]n la publicación de sus providencias, las Salas de la Corte o el magistrado sustanciador, en su caso, podrán disponer que se omitan nombres o circunstancias que identifiquen a las partes». En concordancia con esta disposición, mediante la Circular Interna No. 10 de 2022, la Presidencia de esta Corporación dispuso que «[s]e deberán omitir de las providencias que se publican en la página web de la Corte Constitucional los nombres reales de las personas en los siguientes casos: [...] a) Cuando se haga referencia a su historia clínica u otra información relativa a la salud física o psíquica».

² Dado que se excluyó un enfoque de salud en este caso, mediante el auto del 20 de febrero de 2026 se preguntó a la accionante si deseaba que se mantuviera la medida de anonimización adoptada por la Corte Constitucional, sin embargo, no se obtuvo respuesta.

Segunda. *Terminología a emplear*. En varias de las intervenciones allegadas en sede de revisión quedó en evidencia la controversia existente en relación con la mención a las personas gordas, en general, y con obesidad, en particular³. Esta consideración es avalada, además, por estudios como el de Angela Meadows y Sigrún Daníelsdóttir⁴, que muestran que no existe un consenso sobre qué terminología utilizar, más allá de la regla básica de respetar la forma en que las propias personas nombran su experiencia⁵. La dificultad radica, indicaron, en que el acto de categorizar a un grupo es un proceso de alterización⁶, en la medida en que marca a ciertos cuerpos como «otros» y plantea interrogantes sobre quién define esas categorías, con qué propósito y en qué condiciones resulta realmente necesario trazar tales distinciones.

Al respecto, para la Sala de Revisión son claras dos premisas. La primera premisa recae en el poder instrumental y simbólico del lenguaje jurídico, en la medida en que «[e]s instrumento, puesto que constituye el medio con fundamento en el cual resulta factible el intercambio de pensamientos entre los seres humanos y la construcción de cultura. Es símbolo, por cuanto refleja las ideas, valores y concepciones existentes en un contexto social determinado»⁷. Por ello, el acto de pronunciar un hecho, acto, contexto o situación relevante para el Derecho y la justicia constitucional no es un asunto menor, en tanto puede contribuir a reivindicar o, por el contrario, a invisibilizar asuntos con relevancia para el respeto, protección y garantía de los derechos fundamentales; también estigmatizar poblaciones vulnerables cuando reproduce discursos hegemónicos. La segunda premisa tiene que ver con el hecho de que, aunque en algunos asuntos es necesario establecer estipulativamente el uso de un término, esto no tiene por objeto apropiarse, silenciar o desincentivar las discusiones que válida y legítimamente deben permanecer en el foro público.

En este asunto, por el alcance de la controversia y tomando nota de los debates aún existentes, se utilizará la categoría de «diversidad corporal en razón de peso» o «corporalidades diversas en razón del peso» para hacer referencia a las personas con sobrepeso y obesidad. Tal y como se precisará más adelante, en este asunto no se abordará el alcance de la condición de obesidad como un factor de riesgo para algunas enfermedades y mucho menos como enfermedad, con el propósito de no reproducir estigmas asociados al peso que deben seguir siendo abordados a partir del conocimiento científico y especialmente de un *enfoque de derechos humanos*; con esta denominación, por el contrario, se privilegia la dignidad de las personas que integran este grupo⁸.

³ El Instituto O'Neill indicó que «[d]iferentes autores han cuestionado expresiones como “sobrepeso” o el “peso normal”, ya que sugieren que hay un “peso ideal” al que las personas, sin importar su contexto o condición genética, deben aspirar. De igual modo, se cuestiona la referencia a las “personas obesas” por la asociación con un diagnóstico médico que puede designar patologización o asociación necesaria con problemas o la necesidad de intervenciones de salud. Parte de la literatura también ha relacionado el hecho de ser gordo con una cuestión identitaria». Expediente digital, archivo “INSTITUTO ONEILL -CHHR”.

En el último sentido expuesto por el Instituto O'Neill, en la intervención de A.L.C.E. Abolición de lógicas de castigo y encierro se indicó que «siguiendo los aportes de los activismos gordos en distintos países, se utilizará la palabra gorda. Este término refleja una apropiación política e identitaria de quienes habitan cuerpos gordos y han enfrentado altos niveles de discriminación y marginalización como consecuencia de la gordofobia estructural que atraviesa nuestra sociedad». Expediente digital, archivo “044 T-11515355 Intervencion ALCE 10-02-2026.pdf”.

⁴ Angela Meadows & Sigrún Daníelsdóttir. *What's in a Word? On Weight Stigma and Terminology*. *Frontiers in Psychology* 7 (2016), <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.01527>.

⁵ *Ibidem*. p. 1.

⁶ «[T]he very act of labeling is a process of othering». *Ibidem*.

⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-804 de 2006.

⁸ En su intervención, la Defensoría delegada para los Asuntos Constitucionales y Legales solicitó acoger la categoría de «diversidad corporal», referida a la «multiplicidad de tallas, formas y apariencias que puede adoptar el cuerpo

Con todo, debe aclararse que esta aproximación tendrá toda su vigencia en el análisis a cargo de la Sala de Revisión para este caso. Por lo tanto, al sintetizar las intervenciones y decisiones de instancia, así como al citar jurisprudencia o fuentes ajenas a la Sala de Revisión, se mantendrán de la manera más fiel las expresiones utilizadas en cada una de ellas.

SÍNTESIS DE LA DECISIÓN

La Sala Octava de Revisión estudió el caso de *Rocío*, una mujer que afirmó ser obesa, con comorbilidades asociadas que afectan de manera significativa su movilidad y le generan limitaciones para realizar esfuerzos físicos, acceder a espacios reducidos o ejecutar maniobras que impliquen flexión forzada o compresión corporal. Sostuvo que depende del transporte público para su movilidad; sin embargo, el diseño del sistema de buses de Armenia —particularmente, la instalación de un torniquete en la puerta delantera como único punto ordinario de ingreso y la negativa reiterada de los conductores a permitirle el acceso por la puerta trasera o a ofrecerle alternativas razonables— le impide en la práctica abordar los vehículos y acceder al servicio de transporte público.

Las empresas operadoras del servicio de transporte público colectivo en Armenia indicaron, en términos generales, que su operación se ajusta a las condiciones técnicas y contractuales definidas por las autoridades locales y por la normativa sectorial de transporte. En cumplimiento de esas normas, afirmaron que una parte de sus buses cuenta con plataformas elevadoras, espacios preferenciales y señalización de accesibilidad, diseñadas para usuarios con discapacidad o movilidad reducida. No obstante, reconocieron que los protocolos no contemplan expresamente a personas con corporalidades en razón del peso que exceden las medidas que estiman *estándar* y que, además, los torniquetes ubicados en las puertas delanteras encuentran una justificación técnica y operativa. Finalmente, la entidad AMABLE E.I.C.E.⁹, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y el Ministerio de Transporte no se opusieron a la adopción de medidas de inclusión para la población con sobrepeso o con obesidad.

En los anteriores términos, la Sala abordó el análisis de procedibilidad de la acción, concluyendo que satisfacía los requisitos de legitimación, por activa y pasiva; inmediatez; y, subsidiariedad. Además, precisó el alcance de este pronunciamiento, sujetándolo a la presunta violación de los derechos a la dignidad, igualdad y no discriminación, y libertad de locomoción, tras concluir que en este caso no estaba de por medio la lesión del derecho a la salud en su faceta de accesibilidad al servicio de transporte. Por lo anterior, formuló el siguiente problema jurídico:

¿Las entidades accionadas, en particular las empresas operadoras del servicio de transporte público colectivo, vulneraron los derechos fundamentales a la dignidad humana, la igualdad y no discriminación, y a la libre locomoción de *Rocío*, al negarle el acceso al servicio de transporte público colectivo sin

humano». En criterio de la Sala de Selección, sin embargo, una categoría tan amplia tiene el riesgo de perder de vista las particularidades que precisamente pueden determinar la existencia o no, por ejemplo, de discriminaciones estructurales frente a parte de la población que integra ese grupo.

⁹ Entidad creada con el objetivo de planear, desarrollar, gestionar e implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia.

implementar medidas alternativas al paso por el actual torniquete instalado o efectuar ajustes razonables para su ingreso?

Para resolverlo, la Sala dividió el análisis en tres etapas. En la *primera*, reiteró la línea jurisprudencial sobre la prohibición de discriminación y el derecho a la igualdad, y la aplicó al caso de las corporalidades diversas en razón del peso. Concluyó, luego de haber hecho referencia a antecedentes jurisprudenciales cercanos, a la literatura sobre la materia y a algunas experiencias de derecho comparado, que esta categoría era problemática constitucionalmente para distribuir bienes, derechos o cargas sociales, y que debía considerarse de manera autónoma en razón a la discriminación estructural que sobre ella recaía. En la *segunda*, articuló los mandatos derivados del derecho fundamental a la locomoción, con aquellos provenientes del enfoque social de la discapacidad, con el ánimo de sostener que el transporte público para las corporalidades diversas en razón del peso debe satisfacer los elementos de accesibilidad, universalidad y ajustes razonables, en un escenario de seguridad, no discriminación e interseccionalidad. Finalmente, en la *tercera* parte, abordó el caso concreto.

Para ello (i) analizó las pruebas allegadas y concluyó que, en efecto, el actual diseño del sistema de transporte público colectivo no es respetuoso de las corporalidades diversas en razón del peso, (ii) aplicó un test integrado de igualdad en intensidad estricta sobre la medida cuestionada por la accionante, esto es, la exclusión del servicio público de transporte público colectivo debido a que no puede transitar por el torniquete de las puertas delanteras y no se le permite acceder por la puerta trasera. Indicó que la medida (ii.1) satisfacía *finalidades imperiosas*, como garantizar la seguridad y universalidad de la prestación del servicio —esto último, dado que las razones operativas de la instalación del torniquete tenían una pretensión dirigida a la eficiencia del servicio en términos, por ejemplo, de frecuencia de los buses—, y (ii.2) no cumplía plenamente la *efectiva conducencia* porque, aunque lograba atender a la seguridad, era contraproducente para la universalidad de la prestación del servicio.

Además, se precisó que (ii.3) *no era necesaria* porque, por un lado, el sistema de transporte podía adoptar medidas menos lesivas, en comparación con un torniquete que no atiende a un diseño universal, para asegurar la seguridad y universalidad, y, por otro lado, era posible que las empresas operadoras del transporte realizaran ajustes necesarios para garantizar el acceso de la accionante al sistema; y, (ii.4) finalmente, no era proporcional en sentido estricto, dado que la lesión a los derechos a la dignidad humana en su faceta de vivir sin humillaciones, igualdad y no discriminación, y libertad de locomoción era muy intensa.

A partir de lo anterior, adoptó los remedios para garantizar, no solo a la accionante sino a todas las personas que en igualdad de condiciones pretendieran acceder al servicio público de transporte colectivo, el derecho al acceso a un sistema de transporte público colectivo sin discriminación y en condiciones de dignidad.

I. ANTECEDENTES

1. *Introducción a la causa objeto de la controversia.* El 02 de julio de 2025, Rocío presentó acción de tutela contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (Quindío) por la presunta vulneración de sus derechos fundamentales «a la

salud, igualdad, movilidad y vida digna»¹⁰. Señaló que es una mujer de 42 años, residente en la ciudad de Armenia y que presenta una condición de obesidad que limita seriamente su movilidad y funcionalidad en la vida cotidiana. Indicó que depende del transporte público para movilizarse y asistir a citas médicas; no obstante, esto se le dificulta porque «[e]n las condiciones actuales del sistema de buses de Armenia, el diseño estructural con torniquete en la puerta delantera [l]e impide el ingreso al bus, dado que no [tiene] la capacidad física para pasar por dicha registradora»¹¹.

2. La accionante argumentó que se han vulnerado sus derechos fundamentales porque, «[a] pesar de solicitar apoyo verbalmente al personal de los buses y en la vía pública, no se [l]e ha permitido el ingreso por la puerta trasera ni se han ofrecido soluciones razonables»¹². Como pretensiones de la acción de tutela, solicitó que (i) «se ordene a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia que, de manera inmediata, adopte medidas razonables de accesibilidad para que la accionante pueda ingresar al sistema de transporte público colectivo, incluyendo el acceso por la puerta trasera del bus, sin que ello implique sanciones para el conductor»¹³; (ii) «se ordene a la Secretaría implementar protocolos o guías para casos similares, garantizando el principio de igualdad y no discriminación»¹⁴, y (iii) «se ordene el seguimiento y verificación del cumplimiento de las medidas adoptadas por parte de la Secretaría u otra autoridad competente»¹⁵.

3. *Trámite en primera instancia.* Mediante auto del 02 de julio de 2025, el Juzgado 008 Civil Municipal en Oralidad de Armenia, Quindío, admitió la acción de tutela. En la misma providencia, dispuso, entre otras, vincular «a BUSES ARMENIA S.A., COOBURQUIN (COOPERATIVA DE BUSES URBANOS DE QUINDÍO), TRANSPORTES URBANOS CIUDAD MILAGRO S.A. como miembros de la unión temporal TINTO, encargada de la planeación, programación y gestión de la operación del servicio de transporte Urbano en la ciudad, y al MINISTERIO DE TRANSPORTE, [a la] ALCALDÍA DE ARMENIA, QUINDÍO, y AMABLE E.I.C.E., toda vez que, pueden ser responsables en el evento de que prospere lo reclamado»¹⁶.

4. Posteriormente, mediante auto del 09 de julio de 2025, el Juzgado 008 Civil Municipal en Oralidad de Armenia, Quindío, decretó pruebas. Solicitó a la accionante (i) «[c]opia de su historia clínica de la cual se pueda determinar que padece “obesidad” [...]»¹⁷, registros fotográficos y de video actuales en los que se pudiera establecer su condición corporal y la «[i]ndicación de su tallaje (peso, altura, dimensión de cadera, tronco, y en general, la total dimensión de su contextura)»¹⁸. Adicionalmente, requirió a las empresas de transporte vinculadas que certificaran

¹⁰ Expediente digital, archivo “003EscritoTutela-TRANSPORTE OBESIDAD.pdf”.

¹¹ *Ibidem*. Adicionalmente, mediante correo electrónico del 04 de julio de 2025, la accionante remitió registro fotográfico y de video en el que intenta ingresar sin éxito a uno de los buses de servicio público. Expediente digital, archivo “007MemorialAccionante.pdf”.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Expediente digital, archivo “005AutoAdmiteTutela.pdf”.

¹⁷ Expediente digital, archivo “010AutoOrdenaPrueba.pdf”.

¹⁸ *Ibidem*. Mediante correo electrónico del 10 de julio de 2025, la accionante remitió registros de su historia clínica y registros fotográficos y de video sobre su estructura física. Expediente digital, archivo “015MemorialAccionante.pdf”.

«las dimensiones que presentan las registradoras, las puertas de ingreso delantera y trasera ubica[das] en sus vehículos (Buses), es decir, [indicar] para que tipo de pasajeros se encuentran diseñadas y cuáles son sus medidas»¹⁹.

5. *Contestación de las partes.* A continuación, la Sala resume las respuestas a la acción de tutela y al auto de pruebas que fueron presentadas por las partes:

Parte	Respuesta
Accionante ²⁰	<i>Rocío</i> , mediante correo electrónico, allegó «historia clínica reciente de endocrinología, fotos y vídeos de [su] estado actual y medidas tomadas».
Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A (TUCM) ²¹ .	La apoderada judicial de la empresa solicitó declarar improcedente la acción y desvincular a su representada, por cuanto «la tutela no es el mecanismo adecuado cuando se trata de una política pública o de una decisión administrativa que requiera análisis técnico»²². De un lado, manifestó que la reglamentación y regulación sobre el funcionamiento de los vehículos de transporte terrestre de pasajeros que prestan servicio público corresponde a las autoridades estatales y se basa en «razones técnicas y de seguridad que deben ser observad[a]s en cumplimiento de la norma para evitar riesgos de seguridad, evasión del pago del pasaje o desorden en el tránsito de usuarios». De otro lado, expresó que no se cumplía con el requisito de subsidiariedad porque la accionante no demostró haber agotado los medios ordinarios y extraordinarios para la protección de sus derechos ni la existencia de un perjuicio irremediable. Indicó que la accionante podía, entre otros, (i) acudir a una queja ante la Superintendencia de Transporte o la entidad territorial de transporte, (ii) interponer una denuncia por actos discriminatorios, en los términos de la Ley 1752 de 2015, o (iii) solicitar un ajuste razonable, en virtud de la Ley 1618 de 2013. En relación con el fondo del asunto, la apoderada de TUCM pidió negar las pretensiones porque «no [se] menciona de manera concreta y precisa, en qu[é] consistió la acción u omisión que amenaza o vulnera los derechos que se pretenden proteger, ni menos aún, concretamente la autoridad que supuestamente incurrió en dicha acción u omisión, a lo que se suma que la actora no demuestra ni establece el nexo de causalidad entre una acción u omisión de la entidad accionada y/o de las vinculadas y la presunta trasgresión a los derechos fundamentales invocados». Además, señaló que la jurisprudencia constitucional sobre transporte público se ha desarrollado principalmente para garantizar el acceso efectivo a servicios de salud y requiere certificación del médico tratante, así como demostrar que el usuario y su red de apoyo carecen de recursos para asumirlo y que la falta del servicio compromete la vida, la integridad o la salud; sin embargo, estos requisitos no se cumplen en el presente caso. En memorial posterior, la apoderada de TUCM remitió las fichas técnicas de los vehículos y un concepto de la Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte sobre tales elementos, «en donde se evidencia claramente que cualquier modificación o cambio de las mismas debe ser previamente autorizado por la autoridad competente de tránsito»²³.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Expediente digital, archivo “015MemorialAccionante.pdf”.

²¹ Expediente digital, archivo “009PronunciamentoCiudadMilagro.pdf”.

²² La apoderada judicial hizo referencia a las normas de la siguiente manera «[d]entro de dichas normas, se cuenta con decretos expedidos por el ministerio de transporte, entre ellos (el decreto número 1660 de 2003 expedido por el Ministerio de Transporte, que reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad...), normas técnicas de Icontec 5701 de 2.014 (...Establece los requisitos técnicos mínimos que deben cumplir los vehículos automotores accesibles, destinados al transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida...), NTC 5206 del año 2.009, (...La presente norma especifica los requisitos técnicos mínimos de seguridad y comodidad, en lo referente a sus características generales de construcción, que deben cumplir los vehículos con una capacidad de 10 pasajeros a 79 pasajeros, no incluido el conductor, destinados al transporte terrestre publico colectivo y especial de pasajeros...)».

²³ Expediente digital, archivo “018PronunciamentoCiudadMilagro.pdf”. El concepto de la Oficina Jurídica del ministerio señala que «los vehículos que transiten en el territorio colombiano, indistintamente la clase de los mismos, por las vías públicas o privadas abiertas al público, solo pueden prestar el servicio o darles el uso para el que fueron fabricados, homologados, comercializados y registrados. En cuanto al cambio de características de un vehículo, la Ley 769 de 2002, en cita, establece que cualquier modificación o cambio en las características de identificación de los vehículos automotores, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor, en los casos que proceda. El trámite de cambio de características de vehículos automotores se encuentra reglamentado en el artículo 5.3.7.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, el

Parte	Respuesta
Ministerio de Transporte ²⁴	El coordinador del Grupo de Defensa Judicial de la Oficina Asesora Jurídica solicitó la desvinculación del Ministerio al considerar que carecía de legitimación en la causa por pasiva, puesto que «[la] entidad no tiene responsabilidad alguna en los hechos descritos». Hizo referencia a las normas legales que establecen las funciones del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, para concluir que «toda la infraestructura de accesibilidad requerida por [la] accionante, al ser parte de los elementos del sistema de transporte masivo, debe ser construida por las autoridades competentes, que en el caso [es] la ciudad de Armenia». El representante del Ministerio indicó que, según el Decreto 1079 de 2015, «[l]a autoridad de transporte en cada territorio es la responsable de liderar los temas relacionados con la planificación urbana y las obras públicas de transporte». Además, en atención al artículo 315 de la Constitución, corresponde al alcalde municipal, a través de sus dependencias, «asegurar el cumplimiento de la prestación del servicio de transporte en su territorio. [...] [Además de] planificar, regular y controlar los aspectos relacionados con la actividad transportadora terrestre, así como de (SIC) priorizar los programas y proyectos necesarios para contar con la infraestructura, equipamiento y amoblamiento, que permitan el desarrollo del transporte en la ciudad»²⁵.
Buses Armenia S.A. ²⁶	El apoderado judicial de la empresa solicitó declarar la improcedencia de la acción de tutela y, «[s]ubsidiariamente, negar las pretensiones del accionante, por no acreditarse perjuicio irremediable ni vulneración material a sus derechos fundamentales». Argumentó que la empresa garantiza a los usuarios las condiciones de accesibilidad, en cumplimiento de la Norma Técnica Colombiana NTC 5701:2009/2014, adoptada por la Resolución 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte, y la Ley 1618 de 2013. En atención a dichas normas, la empresa «ha incorporado en su flota [23] vehículos accesibles que incluyen plataformas elevadoras, espacios reservados, sillas preferenciales y señalización adecuada, asegurando el acceso efectivo por puertas alternas». Adjuntó fotografías de buses que cuentan con los señalados elementos y explicó que estos son distribuidos equitativamente en la red de rutas y que se ha capacitado al personal en el manejo de estos sistemas. El apoderado aclaró que «el sistema de registradoras instalado en los vehículos no constituye una barrera física ni un mecanismo de restricción, sino un componente técnico orientado a: [c]ontrol de ocupación[,], [r]ecaudado eficiente[,], [s]eguridad operacional [y] [t]razabilidad estadística». En esa medida, sostuvo que «[e]l acceso por la puerta trasera no está habilitado como punto ordinario de ingreso, excepto en casos específicos autorizados por la configuración del vehículo (por ejemplo, vehículos accesibles con plataforma elevadora), conforme a las exigencias del Reglamento Técnico de Vehículos adoptado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3753 de 2015». Por lo tanto, concluyó que «[e]l hecho de que no se permita el ingreso por esa puerta no puede interpretarse como ausencia de solución razonable, ya que existen alternativas establecidas por la normativa y reflejadas en [la] flota adaptada. [...] El acceso para personas con movilidad reducida está garantizado por la puerta delantera, la cual cuenta con adecuaciones reglamentarias». En escrito posterior, el apoderado judicial de Buses Armenia S.A. atendió el auto que decretó pruebas. Señaló las especificaciones de las «registradoras tipo FOCA»²⁷ y explicó que tienen una función importante en la «prestación de un servicio público urbano, tarifado, en el cual la trazabilidad operativa y el control de acceso de pasajeros son componentes esenciales para la sostenibilidad y eficiencia del sistema». Destacó que «la presencia de esta registradora en la puerta delantera no representa una barrera para la accesibilidad universal, toda vez que los vehículos en los que se encuentra instalada [...] están equipados con una puerta trasera independiente con plataforma

cual permite que se realicen, los siguientes cambios: Cambio de carrocería, conversión a gas natural, cambio de motor, cambio de motor, blindaje o desmonte del blindaje y regrabación de motor, serial, chasis o VIN. Ahora bien, el cambio de características no establecido en la norma sobre un vehículo de servicio público, no es procedente, toda vez que esto altera las condiciones de homologación, la cual, una vez otorgada no es modificable».

²⁴ Expediente digital, archivo “012PronunciamientoMinisteriodeTransporte.pdf”.

²⁵ Adicionalmente, el coordinador del Grupo de Defensa Judicial precisó que la accionante no había presentado ninguna solicitud previa ante el Ministerio de Transporte.

²⁶ Expediente digital, archivo “013PronunciamientoBusesArmeniaSa.pdf”.

²⁷ Expediente digital, archivo “017PronunciamientoBusesArmeniaSa.pdf”.

Parte	Respuesta
	elevadora, en cumplimiento con las condiciones establecidas en la ficha técnica de homologación TP-00072803, y conforme a las exigencias de la NTC 5701:2009, la Resolución 3753 de 2015, y la Resolución 4200 de 2016. En ese sentido, el acceso para usuarios con discapacidad física, movilidad reducida o ayudas técnicas se garantiza plenamente, mediante una ruta libre de obstáculos, con espacio para silla de ruedas, señalización táctil, pasamanos, y diseño estructural avalado por el Ministerio de Transporte».
Cooperativa de Buses Urbanos del Quindío – Cooburquin ²⁸	El apoderado general de la Cooperativa solicitó negar el amparo, al considerar que la accionante no demostró su situación de vulnerabilidad ni una afectación directamente imputable a COOBURQUIN. Argumentó que no se encuentran debidamente acreditadas la condición médica de obesidad mórbida, la limitación de movilidad, la precariedad económica ni la imposibilidad de acceso al sistema de transporte de la accionante. Sostuvo que la eventual necesidad de transporte especial para acceder a servicios de salud debe ser asumida por el Sistema General de Seguridad Social, en particular por la EPS a la que esté afiliada la accionante, y no por las empresas de transporte urbano. Por otra parte, el representante de Cooburquin explicó que la configuración interna de los vehículos y el uso de registradoras obedecen a una normativa técnica de obligatorio cumplimiento para las empresas transportadoras, la cual no pueden modificar de manera autónoma. Hizo referencia a la normativa sectorial sobre accesibilidad (incluido el Decreto 1660 de 2003 y las normas técnicas NTC 5701 y 5206) y «las normas generales y especiales expedidas por la autoridad competente, y específicamente para la ciudad de Armenia, definidas a través del decreto de adopción del SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE ARMENIA, Y (SIC) por ende de obligatorio cumplimiento por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte». Específicamente, señaló que «[l]os buses deben tener registradoras como parte de las medidas para garantizar la seguridad, el control del transporte y la eficiencia del servicio público. La registradora, o contador de pasajeros, ayuda a verificar el cumplimiento de las normas de capacidad, a controlar los ingresos y a generar reportes para la gestión de la flota». En escrito posterior, el apoderado general de Cooburquin remitió las fichas de homologación, en las que constan las medidas de cada uno de los tipos vehiculares con los que se presta el servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros. Resaltó que «acorde a la legislación nacional y las disposiciones especiales complementarias y reglamentarias, entre ellas especialmente el Decreto 100 de 2009, mediante el cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público para Armenia, estableciendo las bases para la organización y funcionamiento del sistema; los vehículos que ingresan a prestar el servicio cuentan con plataforma de acceso para personas de movilidad reducida que se desplazan en sillas de ruedas»²⁹.

6. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (SETTA), la Alcaldía de Armenia, Quindío, y AMABLE E.I.C.E. no se pronunciaron durante el trámite.

7. *Decisión de primera instancia.* Mediante sentencia del 14 de julio de 2025, el Juzgado 008 Civil Municipal en Oralidad de Armenia, Quindío, tuteló «el derecho fundamental a la libre locomoción invocado»³⁰. Señaló que la libertad de locomoción, prevista en el artículo 24 de la Constitución, comprende la posibilidad de transitar de un lugar a otro dentro del territorio nacional y constituye una garantía de especial importancia en tanto es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos como la educación, el trabajo o la salud³¹. En relación con las personas en situación de discapacidad, la jurisprudencia constitucional ha precisado que «la libertad de locomoción comprende la obligación de remover las distintas barreras físicas y arquitectónicas existentes en el transporte, en las edificaciones, en las vías y en el

²⁸ Expediente digital, archivo “014PronunciamientoCooburquin.pdf”.

²⁹ Expediente digital, archivo “019PronunciamientoCooburquin.pdf”.

³⁰ Expediente digital, archivo “020SentenciaTutela-TRANSPORTE OBESIDAD.pdf”.

³¹ Citó la Sentencia T-595 de 2002 de la Corte Constitucional.

espacio público, con el fin de brindarles accesibilidad universal, efectiva y segura en condiciones de igualdad, para que puedan vivir independientemente»³².

8. En el análisis del caso concreto, el juez estableció que la accionante demostró que «padece de obesidad», «condición que es catalogada como una enfermedad, es decir, se considera como un padecimiento que afecta su condición de salud, bajo los preceptos de la [L]ey 1335 de 2009»³³. Según el razonamiento del juez, tal condición puede considerarse como una incapacidad relativa y le impide acceder por la puerta delantera de los vehículos de servicio público de transporte en los cuales se encuentra instalada una registradora de «dimensión aproximada de 90 cms, espacio sumamente reducido o minúsculo para que una persona con las dimensiones o tallaje de la tutelista pueda ingresar»³⁴. Por esta razón, concluyó que el «ingreso no puede llevarse a cabo en las mismas condiciones que cualquier ciudadano»³⁵ y que, en consecuencia, «la libertad de locomoción se ve transgredida al imponerle a la mentada ciudadana *Rocío*, barreras que le impidan su accesibilidad al sistema de transporte público»³⁶.

9. El *a quo* ordenó «a las empresas BUSES ARMENIA S.A., COOBURQUIN (COOPERATIVA DE BUSES URBANOS DE QUINDÍO) y TRANSPORTES URBANOS CIUDAD MILAGRO S.A, a través de su representante legal o quien haga sus veces, que dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la notificación de este veredicto, procedan a permitir que la señora *Rocío* ingrese por la puerta posterior de sus vehículos, con las precauciones del caso, de acuerdo a(SIC) la motivación de esta decisión». Además, debido a que la orden anterior podría contravenir algunas disposiciones del Código Nacional de Tránsito, resolvió «PREVENIR a la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE ARMENIA – SETTA, para que se abstenga de sancionar a los conductores de las empresas BUSES ARMENIA S.A., COOBURQUIN (COOPERATIVA DE BUSES URBANOS DE QUINDÍO) y TRANSPORTES URBANOS CIUDAD MILAGRO S.A, por permitirle a la señora *Rocío* ingresar a sus vehículos por la puerta trasera, conforme a la motivación de este proveído»³⁷. Por último, ordenó la desvinculación del Ministerio de Transporte, de la Alcaldía de Armenia, Quindío, y de la empresa AMABLE E.I.C.E.

10. *Impugnación.* Las empresas Buses Armenia S.A., Cooperativa de Buses Urbanos de Quindío (Cooburquin) y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. presentaron recursos de impugnación a través de sus apoderados³⁸. En el siguiente cuadro se resumen los argumentos presentados:

Empresa	Argumentos de la impugnación
Buses Armenia S.A. ³⁹	En primer lugar, el apoderado de la empresa sostuvo que la acción de tutela es improcedente por violar los principios de subsidiariedad y residualidad, al usarse para imponer órdenes de alcance estructural sobre el sistema de transporte (permiso de ingreso por puerta trasera y rediseño operativo) que deberían ventilarse mediante

³² Citó la Sentencia T-708 de 2015 de la Corte Constitucional.

³³ Expediente digital, archivo “020SentenciaTutela-TRANSPORTE OBESIDAD.pdf”.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ El Juzgado Octavo Civil Municipal en Oralidad de Armenia (Quindío) concedió la impugnación mediante auto interlocutorio del 22 de julio de 2025. Archivo denominado: 025AutoConcedeImpugnacionTutela.pdf.

³⁹ Expediente digital, archivo “022ImpugnacionBusesArmenia.pdf”.

Empresa	Argumentos de la impugnación
	acción popular u otros mecanismos judiciales adecuados para la protección de intereses colectivos; por lo que el fallo desbordó el caso individual y afectó el diseño técnico del sistema. En segundo lugar, el apoderado alegó irregularidades procesales y solicitó su corrección, puesto que se omitió el traslado de pruebas, en particular de la historia clínica y documentos aportados por la accionante. En tercer lugar, indicó que, «[p]ara evitar interpretaciones que lleven a la omisión del cobro, se requiere que el despacho judicial precise expresamente que el cumplimiento del fallo no implica gratuidad en el servicio ni la exoneración de la tarifa legalmente establecida». Lo anterior, para evitar confusión operativa y afectación del régimen tarifario.
Cooperativa de Buses Urbanos de Quindío (Cooburquin) ⁴⁰	El apoderado de la Cooperativa sostuvo que la accionante no acreditó su situación de vulnerabilidad (obesidad mórbida, limitación de movilidad, precariedad económica ni necesidad específica de desplazamiento), que su historia clínica y demás anexos no fueron puestos en conocimiento de los vinculados, y que la configuración interna de los buses y el uso de registradoras obedecen a una normativa técnica obligatoria que las empresas no pueden modificar, de modo que no existe una acción u omisión imputable a Cooburquin que vulnere derechos fundamentales. Adicionalmente, afirmó que, si lo pretendido es garantizar transporte para acceder a servicios de salud, la obligación recaería sobre la EPS y no sobre las empresas de transporte. El apoderado solicitó que «se aclare si ese ingreso de la accionante deberá o no registrarse, deberá acompañarse con el pago del pasaje, cuál será el mecanismo e identificación para determinar el sujeto de protección, para conceder tal acceso por la puerta trasera por parte de todos los conductores de las empresas accionadas y qui[é]n cubrirá el riesgo del transporte, dado que no se realizar[á] en las condiciones normales exigidas a los usuarios y contratadas con la compañía aseguradora que ampara el riesgo de responsabilidad civil contractual en cada empresa operadora». Lo anterior, porque, en su opinión, la decisión implica un uso inadecuado de la tutela para alterar la organización del sistema estratégico de transporte y cargar desproporcionadamente a las empresas prestadoras del servicio.
Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. (TUCM) ⁴¹	La apoderada alegó, en primer lugar, que no se cumple el requisito de subsidiariedad porque existen otros medios de defensa, administrativos o judiciales, y no se demostró la existencia de un perjuicio irremediable. Además, insistió en la falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de TUCM. En segundo lugar, la apoderada sostuvo que el juez no realizó un análisis detallado del caso concreto ni valoró integralmente las pruebas y la normativa técnica del servicio de transporte, sino que se limitó a citar jurisprudencia sobre libertad de locomoción sin verificar si el precedente era aplicable a las circunstancias del caso. Esto habría llevado a imponer órdenes desproporcionadas que exceden lo demostrado en el proceso y pueden generar efectos generalizados en favor de un grupo de usuarios sin soporte probatorio suficiente. Por lo anterior, concluyó que «el fallo de tutela debe ser revocado por imponer medidas que no corresponden a los principios de razonabilidad y proporcionalidad».

11. *Decisión de segunda instancia.* Mediante sentencia del 19 de agosto de 2025, el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Armenia (Quindío) revocó la decisión de primera instancia y declaró improcedente la acción de tutela. El juez consideró que no se cumplía con el requisito de subsidiariedad porque «sí existe para el caso concreto otros mecanismos de defensa idóneos y eficaces, como lo son, la queja o reclamo ante la Superintendencia de Transporte o ante la autoridad territorial de transporte competente, así como, la denuncia por los actos discriminatorios de que fue objeto la parte actora»⁴². Además, señaló que la accionante también puede acudir a una acción de cumplimiento si considera que no se están cumpliendo «las disposiciones normativas que reglamentan la accesibilidad en los medios de

⁴⁰ Expediente digital, archivo “023ImpugnacionCoorburquin.pdf”.

⁴¹ Expediente digital, archivo “024ImpugnacionCiudadMilagro.pdf”.

⁴² Expediente digital, archivo “005Sent2daImproceOtrosMecanismosRevoca.pdf”.

transporte para las personas con discapacidad o movilidad reducida (L. 1618/13, Dcto. 1660/03, Res. 3753/15)»⁴³.

12. *Selección para revisión.* Mediante auto del 31 de octubre de 2025, la Sala de Selección de Tutelas Número Diez de la Corte Constitucional seleccionó este asunto para su revisión y lo repartió al despacho de la magistrada sustanciadora. El expediente fue remitido al despacho el 18 de noviembre siguiente⁴⁴.

13. *Solicitudes de la Defensoría del Pueblo y de la Fundación Jacarandas.* El 25 de noviembre de 2025, la Defensoría del Pueblo –a través de la defensora delegada para los asuntos constitucionales y legales– solicitó «autorizar y remitir copia del expediente»⁴⁵. Manifestó que la entidad que representa «se encuentra interesada en conocer el expediente [...] con el fin de estudiar una participación eventual mediante concepto técnico o *amicus curiae*»⁴⁶. El 2 de diciembre de 2025, por su parte, la Fundación Jacarandas –por intermedio de su representante legal– solicitó la expedición de copias del expediente, por tratarse de un asunto «de interés general»⁴⁷, con el objeto de emitir un «concepto técnico, riguroso y orientado a fortalecer estándares constitucionales en materia de igualdad y no discriminación»⁴⁸.

14. *Solicitud de pruebas.* Mediante auto del 19 de diciembre de 2025, la magistrada sustanciadora decretó pruebas de oficio, con el fin de allegar los elementos probatorios necesarios para adoptar una decisión. Las pruebas decretadas se dirigieron a (i) esclarecer la situación socioeconómica de la accionante y de su núcleo familiar, a efectos de verificar una eventual condición de especial vulnerabilidad; (ii) obtener información completa y actualizada sobre la historia clínica de la accionante y las recomendaciones formuladas por el personal médico tratante en relación con sus condiciones de salud; (iii) establecer cuáles son los protocolos o guías de atención aplicadas por las empresas de servicios públicos de transporte para el acceso al sistema de personas con condiciones especiales de movilidad, especialmente con obesidad, incluyendo en este componente a operadores de transporte y secretarías de tránsito que no están demandados ni vinculados, pero que pueden aportar elementos de juicio a la Corte Constitucional en este asunto, (iv) y recabar conceptos técnicos acerca de las implicaciones que la condición de obesidad tiene en la movilidad de las personas, así como sobre las regulaciones normativas, técnicas y de política pública vigentes en materia de acceso de las personas con obesidad a los servicios de transporte público.

15. *Segundo auto de pruebas y suspensión de términos.* Mediante auto del 20 de febrero de 2025, la Sala Octava de Revisión de la Corte Constitucional decretó nuevas pruebas y ofició a múltiples entidades públicas, centros académicos y asociaciones científicas para que remitieran información y conceptos técnicos sobre accesibilidad, obesidad y transporte público. También dispuso consultar a la accionante respecto de la publicación de su nombre en las providencias, en atención a la reserva de su información personal y de salud. Además, ordenó incorporar al expediente todo el material probatorio recibido por fuera del término inicial y dar

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ Expediente digital, archivo “003Informe_Reparto_Auto_31_Oct-2025_Paola_Andrea_Meneses_Mosquera.pdf”.

⁴⁵ Expediente digital, archivo “004 T-11515355 Solicitud DDP 24-11-2025.pdf”.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Expediente digital, archivo “005 T-11515355 Solicitud Jacarandas 15-12-2025.pdf”.

⁴⁸ *Ibidem*.

traslado del mismo a las partes e intervinientes, para garantizar el debido proceso. Por último, suspendió los términos del proceso por tres meses, dada la complejidad del caso y el volumen de pruebas y conceptos pendientes de recepción y traslado.

16. *Intervenciones recibidas en sede de revisión.* A continuación, la Sala presentará de manera sintética los principales planteamientos contenidos en las respuestas y conceptos allegados en sede de revisión sobre transporte público, obesidad y movilidad. La exposición detallada de cada intervención se encuentra en el anexo I de esta providencia.

17. *Contestación de la accionante.* Rocío indicó que «[su] condición de obesidad y artrosis limita de forma considerable [su] movilidad, genera dolor crónico y rigidez articular, y requiere evitar esfuerzos físicos excesivos, espacios reducidos y maniobras que impliquen flexión forzada, compresión corporal o riesgo de caídas. Estas condiciones impactan directamente [su] capacidad para movilizarme de manera autónoma, especialmente para acceder a medios de transporte que presentan barreras físicas como torniquetes, escalones altos o pasillos estrechos»⁴⁹. Por lo anterior, manifestó necesitar asistencia de otra persona para moverse y que, «en múltiples ocasiones h[a] tenido que cancelar o aplazar citas médicas y diligencias personales por no contar con un medio de transporte accesible»⁵⁰. Expuso además que integra un hogar de bajos recursos, conformado por su esposo y cuatro hijos, que depende en gran parte del reciclaje en el espacio público. Anexó historia clínica de endocrinología, así como un carné que la acredita como recicladora y un recibo de servicios públicos de un inmueble de estrato 3. Finalmente, resaltó que las personas recicladoras constituyen un grupo sujeto de especial protección constitucional.

18. *Las empresas de transporte señalaron que su operación se ajusta a la normativa vigente y que cuentan con accesibilidad para personas en condiciones de discapacidad, pero no hay referencias para personas con obesidad.* Las empresas accionadas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. se enfocaron en señalar que su operación se ajusta a las condiciones técnicas y contractuales definidas por las autoridades locales y por la normativa sectorial de transporte, en aspectos como número de puertas, dispositivos de control y características de los vehículos. En cumplimiento de esas normas, una parte de sus buses cuenta con plataformas elevadoras, espacios preferenciales y señalización de accesibilidad, diseñadas para usuarios con discapacidad o movilidad reducida. No obstante, reconocieron que los protocolos no contemplan expresamente a personas con obesidad o con corporalidades que exceden las medidas que estiman estándar. Asimismo, explicaron que el ingreso ordinario de los usuarios se realiza por la puerta delantera con torniquete, mientras que el uso de la puerta trasera se reserva para casos puntuales, generalmente asociados a personas con discapacidad, sin que exista un protocolo claro para autorizar otro tipo de abordaje por la puerta posterior.

19. Indicaron que los torniquetes o sistemas de registradoras no se conciben como barrera física, sino como dispositivo técnico para control de ocupación, recaudo, seguridad operacional y trazabilidad estadística, por lo que su desconocimiento afectaría principios de seguridad y control operativo. Todas las empresas afirmaron que no han recibido solicitudes de ajustes razonables para el ingreso por la puerta trasera por parte de la accionante ni de otras personas en situación similar. Resaltaron

⁴⁹ Expediente digital, archivo “024 Rta. Rocío.pdf”.

⁵⁰ *Ibidem*.

que cualquier cambio estructural corresponde a una política pública de competencia de las autoridades de transporte y al Legislador.

20. *Las entidades públicas del sector transporte hicieron referencia a la normativa sobre accesibilidad y de organización del sistema.* La Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, la Alcaldía de Armenia, AMABLE E.I.C.E., el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y las secretarías de movilidad de Barranquilla, Medellín, Bogotá y Bucaramanga coincidieron en varios ejes temáticos. En términos generales, estas entidades: (i) resaltaron que el transporte público es un servicio esencial y que existe una regulación amplia en materia de accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida –leyes sectoriales, decretos reglamentarios y normas técnicas–; (ii) explicaron que la instalación de torniquetes responde a fines operativos y de control importantes –orden en la operación, seguridad y validación del pago–; (iii) indicaron que no existe una regulación específica sobre acceso al transporte para personas con obesidad o corporalidades diversas, y que la política de accesibilidad se ha construido principalmente en clave de condiciones de discapacidad o movilidad reducida, aunque reconocen que algunas de estas medidas también benefician a otros grupos como personas mayores o mujeres embarazadas, entre otras.

21. Adicionalmente, algunas de las autoridades, como la Secretaría de Transporte de Armenia y el Ministerio de Transporte, así como Trasmilenio S.A., señalaron que, aunque la regla general es el acceso por la puerta delantera, es jurídicamente posible que se adopten ajustes para permitir el ingreso por la puerta trasera cuando existan barreras materiales para el uso del torniquete. Esto, siempre que se garantice la seguridad y la validación del pasaje.

22. *La Defensoría del Pueblo señaló el deber de prevenir la discriminación y de implementar un enfoque de derechos humanos.* Las delegadas de asuntos constitucionales, de salud, para los derechos económicos, sociales y culturales, y para la mujer y asuntos de género resaltaron que (i) la condición de obesidad no corresponde a una discapacidad y que (ii) el caso revela barreras estructurales en el acceso al transporte público para personas con corporalidades diversas y que, por lo tanto, no se trata de un problema aislado o meramente individual de la accionante. Indicaron que resulta fundamental adoptar un enfoque de derechos humanos que analice las limitaciones en la movilidad, la autonomía o la participación plena en la vida social en relación con el entorno y las barreras existentes y no exclusivamente como una característica individual⁵¹. (iii) Insistieron en que el análisis debe hacerse desde los principios de igualdad material, no discriminación y enfoque diferencial. En esa medida, mantener barreras que refuercen estigmas y estereotipos contra un grupo poblacional específico implica avalar la existencia de condiciones materiales de desigualdad. Finalmente, (iv) propusieron a la Corte proteger de inmediato a la accionante mediante una adecuación operativa, como el acceso alternativo cuando el torniquete impida el ingreso y simultáneamente proyectar la obligación institucional hacia la progresividad del diseño inclusivo. La revisión de protocolos de accesibilidad, la capacitación de funcionarios y la evaluación de dispositivos que

⁵¹ La Defensoría delegada para el Derecho a la Salud y a la Seguridad Social señaló que, según la última encuesta ENCIN de 2015, en la población adulta de 18 a 64 años, alrededor de uno de cada tres adultos colombianos tiene sobrepeso (37,7 %) y alrededor de uno de cada cinco es obeso (18,7 %). Esto significa que aproximadamente 56,4 % del total de adultos presenta exceso de peso (sobrepeso + obesidad). En esa misma población adulta, la obesidad es más frecuente en mujeres (aproximadamente 22,4 %) que en hombres (aproximadamente 14,4 %). Lo que denota la relevancia del enfoque de género en esta condición en particular.

generen exclusiones previsibles. Además, consideraron que este caso puede ampliar la discusión pública y jurídica sobre formas de discriminación normalizadas y que debe estudiarse desde la interseccionalidad⁵².

23. *Conceptos sobre obesidad y movilidad.* Las organizaciones de la sociedad civil y los centros académicos especializados aportaron elementos que pueden agruparse en los siguientes ejes:

- *Carácter estructural de los estereotipos por diversidad corporal.* La mayoría de los conceptos técnicos recibidos señalaron que la discriminación que enfrentan las personas gordas, con sobrepeso u obesidad puede considerarse estructural, ya que permea y está presente en múltiples ámbitos de la vida, como, por ejemplo, el educativo, el laboral, el familiar, en el uso de servicios públicos, etc. Además, es aceptada y, por lo tanto, invisibilizada, no solo en el ámbito social, sino también en el plano jurídico y de la política pública. Además, plantearon que históricamente la gordura ha sido entendida como una característica negativa y no deseable de las personas.

En este punto se advierte que el enfoque mayoritario es distinto al presentado por el Instituto Nacional de Salud y el Ministerio de Salud y Protección Social, quienes entienden la obesidad como una enfermedad crónica y manifestaron que sí existe un conjunto de leyes, lineamientos y planes sectoriales que abordan la obesidad desde distintos ángulos –salud pública, entornos alimentarios y atención clínica–, los cuales, en conjunto, configuran un marco fragmentado pero complementario, que incorpora la obesidad como un problema prioritario dentro de la dimensión de «enfermedades no transmisibles». En todo caso, enfatizaron la necesidad de políticas inclusivas que permitan eliminar el sesgo en entornos públicos y garantizar accesibilidad universal⁵³.

- *La diversidad corporal es una categoría que debe protegerse.* De acuerdo con el Centro para la Salud y los Derechos Humanos del Instituto O’Neill para el Derecho y la Salud Nacional y Global de la Universidad de Georgetown, la diversidad corporal por peso debe ser una categoría protegida de discriminación a la que debe aplicarse la sólida jurisprudencia de la Corte sobre la igualdad y no discriminación. Indicó que esta oportunidad resulta crucial para que la Corte establezca el alcance de la respectiva protección constitucional, que incluye no solo la obligación negativa de no discriminar directa o indirectamente, en normas, prácticas y políticas, por razones de diversidad corporal por peso, sino, además, la obligación positiva de adoptar políticas públicas dirigidas a la erradicación del estigma y el prejuicio. Explicó el riesgo de construir la arquitectura del transporte a partir de aquello que se categoriza como la «normalidad», puesto que reproduce sesgos y estigmas sociales⁵⁴. En este punto, debe reiterarse que la Defensoría Delegada para Asuntos Constitucionales planteó que la diversidad corporal es una categoría relevante constitucionalmente que debe protegerse.

⁵² La propuesta fue manifestada explícitamente por la Defensoría delegada para Asuntos Constitucionales y Legales, y es compatible con lo manifestado por las demás delegadas en sus intervenciones.

⁵³ Recomendaron implementar accesos alternos amplios sin torniquete, disponibles permanentemente, con apertura inmediata ante cualquier dificultad, así como puertas y pasillos anchos, pisos antideslizantes, pasamanos continuos, buses de piso bajo, rampas y plataformas elevadoras.

⁵⁴ Expediente digital, archivo “INSTITUTO ONEILL -CHHR”.

- *Crítica a un enfoque que se centre en el diagnóstico médico.* Al igual que la Defensoría del Pueblo, algunos intervinientes advirtieron sobre el riesgo de condicionar el acceso a derechos a un diagnóstico médico. Insistieron en que el análisis del caso no debe centrarse en las características físicas individuales de los usuarios, sino en el sistema de transporte que ha priorizado la incorporación de barreras físicas, centradas en garantizar el lucro económico y no el bienestar, la dignidad y el derecho al transporte de las personas que se movilizan por este medio.

La Fundación Jacarandas criticó el enfoque de la Ley 1355 de 2009 como la única norma que hace referencia a las personas con obesidad, pero que, no obstante, está dirigida a tomar acciones para que la población no sea obesa, en tanto es calificada como una enfermedad crónica. Por su parte, la Organización Gordas contextualizó la historia de la escala del IMC y su relación con el pensamiento eugenésico, para explicar que es una visión limitada. La iniciativa A.L.C.E. (Abolición de Lógicas de Castigo y Encierro) criticó que tanto las personas gordas como las personas en situación de discapacidad han sido históricamente entendidas desde un modelo biomédico que las define como «enfermedades que deben ser curadas, corregidas o reparadas, desplazando la atención de las responsabilidades sociales y estatales de remover barreras y garantizar condiciones de igualdad, dignidad y participación plena»⁵⁵.

- *Enfoque de género e interseccionalidad.* Los intervinientes enfatizaron la importancia de incluir consideraciones sobre la interseccionalidad y los enfoques diferenciales en este caso. Explicaron que características como la identidad de género, la orientación sexual, la raza, el estatus económico y otros factores configuran y modifican las experiencias de las personas frente al sesgo y estigma por peso. Advirtieron que debe tenerse en cuenta que «una parte importante de personas con sobrepeso en Colombia pertenece a grupos históricamente discriminados como las mujeres (59,6%), las personas afrodescendientes (57,4%) e indígenas (51,4%). Adicionalmente, aunque más de la mitad de las personas de diferentes niveles socioeconómicos tienen sobrepeso, en los niveles más precarios, el 52,1% y el 55,7% de las personas, tienen sobrepeso»⁵⁶.

El Ministerio de Salud sugirió que la formulación de una política pública integral para personas con obesidad debe incorporar enfoques diferenciales y sensibles al género, entendiendo que los factores que determinan la obesidad, su experiencia y sus consecuencias no son homogéneos entre mujeres y hombres. Al respecto, precisó que estudios han documentado que mujeres con obesidad tienden a experimentar mayores niveles de estigma relacionados con el peso, lo cual puede afectar su motivación para realizar actividad física y su interacción con los sistemas de salud y espacios públicos, en comparación con los hombres, lo que requiere intervenciones ajustadas según género (Sattler et al., 2018).

⁵⁵ Expediente digital, archivo “044 T-11515355 Intervencion ALCE 10-02-2026.pdf”.

⁵⁶ Expediente digital, archivo “INSTITUTO ONEILL -CHHR”.

- *Aplicación de criterios de accesibilidad y diseño universal.* Varios expertos⁵⁷ coincidieron en proponer que se utilicen estándares del modelo social de la discapacidad –Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Ley 1346 de 2009, y la Ley 1618 de 2013– sobre ajustes razonables, diseño universal y accesibilidad, sin afirmar que la obesidad sea en sí misma discapacidad médica.

El Centro O’Neill explicó que el marco jurídico sobre derechos de las personas con discapacidad aporta nociones como la de accesibilidad, diseño universal y ajustes razonables, que pueden ser pertinentes. Al respecto, indicó que el derecho a la accesibilidad, dispuesto en el artículo 4 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), establece la obligación de los Estados de promover que las nuevas instalaciones o servicios sean diseñados siguiendo los principios de diseño universal, por lo que deben estar pensados para incluir a todas las personas y sus diferentes necesidades y no solo a las personas con discapacidad. El séptimo principio del diseño universal se basa en las dimensiones apropiadas para la aproximación y el uso de los espacios. Por lo tanto, debe garantizarse que los servicios estén pensados para que cualquier persona pueda hacer uso, independientemente de su tamaño corporal, postura o movilidad. Lo anterior, en consonancia con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que consiste en garantizar, para 2030, el acceso de todas las personas a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, y mejorar la seguridad vial. Así como las indicaciones de la OMS que ha establecido que el transporte debe concebirse desde un enfoque de sistema seguro (*Safe System Approach*).

- *Torniquetes como dispositivos de filtración corporal.* Las organizaciones de la sociedad civil⁵⁸ explicaron que los torniquetes tipo «mariposa» instalados en el ingreso de los buses revelan un diseño centrado en un «cuerpo estándar». Constituyen una barrera física que interrumpe el acceso oportuno y eficiente al servicio y amenaza la integridad de personas con discapacidad o movilidad reducida, personas con corporalidades gordas y otras apariencias no hegemónicas; lo cual es especialmente grave en horas pico, cuando no resulta materialmente viable ingresar por las puertas alternas.
- *Sobre el caso de la accionante.* Las intervenciones apuntaron a señalar que la afectación no se limita al derecho a la salud, sino que «la restricción compromete la autonomía personal de la accionante, su participación en el espacio público y su posibilidad de desarrollar una vida independiente a nivel laboral, social, cultural y recreativa»⁵⁹.
- *Recomendaciones y remedios propuestos.* Los expertos propusieron dos tipos de medidas: (i) inmediatas para la protección de la accionante, como permitir el ingreso por la puerta trasera sin exigir certificaciones médicas cuando el impedimento para usar el torniquete es evidente, y (ii) medidas progresivas, como revisar los estudios antropométricos que sirven de base a las NTC y

⁵⁷ Entre ellos, la Fundación Jacarandas. Expediente digital, archivo “021 Rta. Fundacion Jacarandas.pdf”.

⁵⁸ Organización Gordas Organizadas para el Reconocimiento de la Diversidad Corporal, los Activismos Gordes y las Sexualidades Libres (Organización GORDAS). Expediente digital, archivo “041 T-11515355 Rta. FUNDACION GORDAS 03-02-2026.pdf”.

⁵⁹ Expediente digital, archivo “021 Rta. Fundacion Jacarandas.pdf”.

adaptar el diseño de vehículos, estaciones y paraderos para que respondan a la diversidad real de cuerpos. También se sugirieron medidas de protección sobre la salud mental y emocional de la accionante, así como ordenar procesos pedagógicos con los conductores y funcionarios de las empresas de transporte público frente a la discriminación, particularmente hacia personas con corporalidades gordas.

24. *Traslado.* La Secretaría General de la Corte Constitucional corrió el traslado de las pruebas recaudadas. Las empresas Buses Armenia S.A. y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. remitieron pronunciamientos en relación con las pruebas recaudadas, las cuales se incluyen en el Anexo I.

II. CONSIDERACIONES

1. Competencia, delimitación del objeto de estudio, problema jurídico y estructura de la decisión

1.1. Competencia

25. La Sala Octava de Revisión de la Corte Constitucional es competente para revisar los fallos de tutela dictados en el presente asunto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86 y 241.9 de la Constitución, así como en los artículos 31 a 36 del Decreto 2591 de 1991.

1.2. Delimitación del objeto

26. La Sala Octava de Revisión estudia el caso de *Rocío*, quien presentó acción de tutela contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, Quindío, y otros, por la presunta vulneración de sus derechos fundamentales a la salud, a la igualdad, a la movilidad y a la vida digna. La accionante sostiene que, por su obesidad, los torniquetes instalados en las puertas delanteras del servicio público de transporte de Armenia le impiden acceder a los buses, y que los conductores no habilitan su ingreso por la puerta de atrás ni le ofrecen alternativas razonables dirigidas a garantizar los bienes constitucionales comprometidos.

27. Las empresas operadoras del servicio de transporte público urbano en Armenia indicaron, en términos generales, que su operación se ajusta a las condiciones técnicas y contractuales definidas por las autoridades locales y por la normativa sectorial de transporte, en aspectos como número de puertas, dispositivos de control y características de los vehículos. En cumplimiento de esas normas, afirmaron que una parte de sus buses cuenta con plataformas elevadoras, espacios preferenciales y señalización de accesibilidad, diseñadas para usuarios con discapacidad o movilidad reducida. No obstante, reconocieron que los protocolos no contemplan expresamente a personas con corporalidades diversas en razón del peso que exceden las medidas que estiman *estándar* y que, además, los torniquetes ubicados en las puertas delanteras encuentran una justificación técnica y operativa. Finalmente, la entidad AMABLE E.I.C.E., la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y el Ministerio de Transporte no se opusieron a la adopción de medidas de inclusión para la población con corporalidades diversas en razón del peso.

28. En este contexto, es necesario fijar el alcance de este pronunciamiento. Para ello, la Sala de Revisión precisará aquello que no constituirá objeto de estudio.

En este caso la Sala de Revisión no se pronunciará sobre la invocada violación del derecho a la salud en la faceta de accesibilidad al servicio de transporte con cargo al sistema de salud

29. *La salud fue un derecho invocado por la demandante.* En su escrito inicial⁶⁰ la ciudadana Rocío invocó la protección, entre otros, del derecho a la salud, indicando que presentaba «una condición médica de obesidad que limita[ba] seriamente [su] movilidad y funcionalidad cotidiana». Agregó que «depend[ía] del servicio público para movilizar[se], especialmente para asistir a [sus] citas médicas y diligencias personales», por lo cual, con la actuación del sistema de transporte se le impedía «asistir a tratamientos médicos y realizar gestiones básicas», adjuntando, como prueba, un video «en el que se evidencia la imposibilidad de acceso por la puerta delantera del bus».

30. *La protección del derecho a la salud en la jurisprudencia de la Corte Constitucional respecto de personas con obesidad.* La jurisprudencia de la Corte Constitucional no ha sido ajena a la condición de obesidad, en virtud especialmente de las varias acciones de tutela que ha conocido en sede de revisión y en las que, de manera usual —al inicio particularmente sobre casos de obesidad *mórbida*—, ha aludido a aquella como una condición de riesgo causante de enfermedades y, en algunos eventos, como enfermedad. Estos asuntos, que evidencian el nexo indudable que en la jurisprudencia se ha dado entre la obesidad y el derecho a la salud, han girado fundamentalmente en torno a la omisión de adelantar un diagnóstico o a la desatención del deber de practicar procedimientos con cargo al sistema de salud, como ocurre con la cirugía bariátrica⁶¹. Solo ocasionalmente ha mencionado la obesidad en otros escenarios⁶², aunque sin un desarrollo amplio.

31. En este contexto, sobre la posibilidad de ordenar por vía de tutela la cirugía que genéricamente se conoce como bariátrica⁶³, así como de considerarla imputable al sistema de salud, la Corte Constitucional fue construyendo una línea

⁶⁰ Expediente digital, archivo “003EscritoTutela-TRANSPORTE OBESIDAD.pdf”.

⁶¹ Inicialmente, previa satisfacción de los requisitos establecidos por la jurisprudencia —entre ellos, la relación entre la obesidad y los derechos a la vida y la integridad; la orden por médico tratante; la imposibilidad de pago por la persona tutelante; la verificación de inexistencia de otros tratamientos para atender la condición; y, el consentimiento informado del paciente—, el amparo se concedía inaplicando las normas del plan obligatorio de salud. A partir de la sentencia T-414 de 2008, la Sala de Revisión precisó que el procedimiento conocido con el genérico de «by pass gástrico» debía entenderse incluido en el Plan Obligatorio de Salud, agregando que «en todos los casos en que se comprometan los derechos fundamentales a la vida y a la salud de las personas y la cirugía bariátrica no tenga fines de embellecimiento, debe entenderse que los procedimientos estudiados están incluidos en el POS». Por último, con la Ley Estatutaria 1751 de 2015 se ha indicado que, al no estar excluida, se entiende comprendida por la cobertura del plan básico de salud siempre que no tenga una finalidad exclusivamente estética.

⁶² Corte Constitucional. Ver, por ejemplo, la sentencia T-513 de 2025. En esa oportunidad, la Sala Primera de Revisión estudió la tutela presentada por un estudiante de 12 años contra un establecimiento educativo, en la que invocó la protección, entre otros, del derecho a vivir una vida libre de violencias en el entorno educativo. Aunque el caso giró específicamente sobre discriminación racial de la que fue sujeto el accionante, surgieron menciones específicas a presuntos actos que afectaban la convivencia fundados en comentarios sexistas y gordofóbicos. Por esto último, dentro de las medidas para la garantía de no repetición, la Sala dispuso que en el colegio se crearan espacios de discusión para que la comunidad educativa reflexionara sobre los imaginarios de «raza, racismo, clasismo, género, violencias de género, sexismo, **gordofobia**, diversidades, maltrato, discriminación, acoso y abuso» [énfasis añadido].

⁶³ La primera sentencia con relevancia para el análisis de la autorización de la cirugía bariátrica con cargo a los recursos del sistema de salud es la T-264 de 2003. En ese caso, sin embargo, la Sala de Revisión ordenó la conformación de un equipo multidisciplinario que estudiara cuál era el tratamiento pertinente para la tutelante, quien acreditó tener obesidad *mórbida*. Luego, la línea sobre este tema se fue construyendo, entre otras, con las sentencias T-828 de 2005, T-1229 de 2005, T-027 de 2006, T-111 de 2007 y T-023 de 2008.

jurisprudencial, entre otras, en las sentencias T-384 de 2006⁶⁴, T-110 de 2007⁶⁵, T-414 de 2008⁶⁶ y T-931 de 2010⁶⁷, que contribuyeron a la formulación de reglas que hoy, en el marco de la Ley Estatutaria de Salud 1751 de 2015, guían el estudio de los casos en los que se invoca una pretensión similar⁶⁸.

32. Otro tipo de procedimientos han sido también autorizados a través de la acción de tutela para seguir prescripciones médicas ordenadas para atender a la obesidad, en tanto sean de carácter reconstructivo funcional o se dirijan a conseguir el bienestar emocional, psíquico y social, y cumplan con las reglas jurisprudenciales respectivas. Entre otras decisiones, pueden consultarse las sentencias T-179 de 2008⁶⁹, T-975 de 2010⁷⁰, T-449 de 2019 y T-101 de 2023⁷¹. Respecto a la faceta del diagnóstico del derecho a la salud, recientemente, la Sentencia T-432 de 2023⁷² amparó los derechos de una persona que aducía su condición de obesidad y no se le había realizado una valoración multidisciplinaria para determinar la viabilidad, efectividad y riesgos de una cirugía bariátrica⁷³.

33. En garantía del derecho a la salud, en particular de la faceta de accesibilidad⁷⁴, existe igualmente una sólida jurisprudencia relacionada con la concesión del servicio de transporte cuando, por ejemplo, encontrándose de por medio una situación de obesidad, se requiere el traslado de una persona para satisfacer la prestación de servicios médicos. En estos casos, se exige acreditar que «(i) ni el paciente ni sus familiares cercanos [tengan] los recursos económicos suficientes para pagar el valor del traslado y (ii) de no efectuarse la remisión se [ponga] en riesgo la dignidad, la vida, la integridad física o el estado de salud del usuario». En este sentido, por ejemplo, la Sentencia T-277 de 2022 concedió a una persona el transporte intermunicipal requerido para atender procedimientos propios de una insuficiencia renal, precisando además que debía cobijar a un acompañante, dado que se había acreditado, entre otras razones, «su enfermedad [de] “obesidad mórbida”».

⁶⁴ En esta sentencia se abordó un caso de obesidad *mórbida*, en relación con la cual se indicó que «es una enfermedad crónica y progresiva, vinculada a numerosas enfermedades crónicas asociadas, que llevan a una prematura incapacidad y mortalidad. Por lo anterior, pruebas científicas han determinado que las personas con un diagnóstico de obesidad mórbida tienen una “menor expectativa de vida (10-15 años) y mayor mortalidad (6-12 veces)”».

⁶⁵ Aquí también se hizo referencia a un caso de obesidad *mórbida*.

⁶⁶ Esta sentencia es relevante, conforme a lo ya mencionado, en la medida en que precisó que algunos de estos procedimientos debían inscribirse en el plan obligatorio de salud — POS.

⁶⁷ En este caso la obesidad de la tutelante no estaba calificada como *mórbida* y el procedimiento que solicitada era el «by pass gástrico por laparoscopia». La Corte encontró que la orden médica no provenía del médico tratante, por lo cual, no ordenó la cirugía; sin embargo, sí dispuso la realización de una valoración médica completa para establecer cuál era el tratamiento idóneo para el «problema de obesidad de la accionante», en garantía del derecho al diagnóstico.

⁶⁸ Sentencias T-245 de 2020, SU-508 de 2020, T-432 de 2023.

⁶⁹ En esta oportunidad, la Sala de Revisión indicó que «es claro que el tratamiento de la obesidad mórbida no puede limitarse a la práctica de la cirugía de by pass gástrico, ya que ello no garantiza el restablecimiento de los derechos fundamentales a la vida, a la salud y a la dignidad humana de los pacientes».

⁷⁰ A través de esta decisión, la Sala de Revisión protegió los derechos fundamentales a la salud y a la vida en condiciones dignas de la accionante y ordenó la práctica, luego de la cirugía de bypass gástrico, de los procedimientos denominados «dermolipectomía bilateral de muslos y corrección de prótesis mamaria bilateral», en razón a su carácter reconstructivo y de rehabilitación de aspectos de carácter funcional, así como de su impacto en la salud psicológica y emocional.

⁷¹ En este caso, se acreditó que la accionante tenía obesidad mórbida y flacidez cutánea. La Sala de Revisión amparó el derecho a la salud, pero en su faceta de diagnóstico, absteniéndose de ordenar los procedimientos específicos que había solicitado —cirugía de reconstrucción de tejido mamario bilateral y mamaria bilateral con mamoplastia de reducción mamaria bilateral y dermolipectomía abdominal con reconstrucción de músculos rectos abdominales— pero en razón a que no era claro si los requería.

⁷² Decisión emitida por la Sala Novena de Revisión. Además del derecho a la salud, se protegió la vida digna.

⁷³ En esa oportunidad la accionante manifestó que tenía «la enfermedad de obesidad» y que, en razón de su peso, tenía «dolores articulares en rodilla, disnea de medianos esfuerzos y una preocupación por su aspecto físico».

⁷⁴ La Corte Constitucional ha afirmado que el transporte no es una prestación del servicio de salud en sí mismo, pero que en algunas situaciones constituye un instrumento para la accesibilidad de este derecho.

34. En estos términos, es oportuno destacar, por un lado, que la Corte Constitucional se ha referido en numerosas ocasiones a la obesidad, en particular en un contexto en el que a aquella se asocia la garantía del derecho a la salud y, por otro lado, que para determinar la procedencia o no del amparo ha aplicado las reglas jurisprudenciales que a lo largo de su construcción y práctica judicial constitucional ha definido en términos generales.

35. *Actuación de la Sala de Revisión dirigida a verificar una presunta lesión del derecho a la salud por la faceta de accesibilidad al servicio de transporte.* En atención a los hechos relatados y derechos invocados por la demandante, así como a la naturaleza de la acción de tutela y a la obligación del juez constitucional de amparar los derechos que encuentre lesionados y adoptar las medidas que estime pertinentes para su restablecimiento —incluso acudiendo a los principios *ultra* y *extra petita*—, durante este trámite se indagó sobre la condición médica de la tutelante y otras circunstancias relacionadas con su situación socioeconómica a través del Auto del 19 de diciembre de 2025⁷⁵.

36. Este requerimiento probatorio, no solo no es ajeno a la práctica constitucional, sino que es usual en cualquier caso que involucre una pretensión de salud relacionada con el acceso al transporte, tal como se evidencia en la Sentencia T-277 de 2022, oportunidad en la que se le solicitó a la accionante idéntica información para resolver la pretensión de reconocer el servicio de transporte. En efecto, el Pp. 6 de dicha decisión da cuenta de esta afirmación al indicar que la prueba solicitada a la promotora de la acción tenía que ver con «sus condiciones de salud y su situación socioeconómica».

37. Como se sintetizó, cuando una persona aduce barreras para el ejercicio de su derecho a la salud, en particular, por razones de transporte, la Corte Constitucional ha protegido el derecho y concedido la garantía siempre y cuando se verifique (i) la insuficiencia de recursos propios y (ii) la necesidad del servicio, por estar de por medio la dignidad, la vida, la integridad física o el estado de salud del usuario. Por esto, la indagación realizada a través del Auto del 19 de diciembre de 2025 era necesaria y relevante en razón a que, como se indicó, los hechos y derechos aducidos por la misma tutelante permitían sugerir una posible amenaza o violación del derecho a la salud por razón del transporte. Así, contrario a lo manifestado en algunas intervenciones ante esta Corporación, por ejemplo, por la organización Gordas Organizadas para el Reconocimiento de la Diversidad Corporal, los activismos y las sexualidades libres, esta práctica probatoria, situada en el escenario específico del derecho a la salud, lejos de ser discriminatoria, atiende a las atribuciones y deberes del juez de tutela ante la duda sobre una presunta afectación que debía ser abordada a partir de los criterios jurisprudenciales.

38. Precisado lo anterior, es necesario advertir que una vez analizada la prueba allegada en sede de revisión y verificado que en este caso la situación no involucra la protección del derecho a la salud por una omisión en el otorgamiento del servicio de transporte con cargo al sistema de salud⁷⁶, la Sala se contraerá a analizar la

⁷⁵ Expediente digital, archivo “006 T-11515355 Auto de Pruebas 19-Dic-2025 Nombres Reales.pdf”. Ver, en particular, el resolutivo segundo.

⁷⁶ Tal como lo precisará más adelante la Sala de Revisión, el derecho a la locomoción impacta una serie de derechos fundamentales, incluido el derecho a la salud. Por lo cual, la delimitación que ahora se efectúa respecto de este último

vulneración invocada por la accionante a partir de los derechos a la igualdad y no discriminación, a la libre locomoción y a la dignidad humana, tal como lo sugirieron la Defensoría Delegada para Asuntos Constitucionales y Legales y la Fundación Jacarandas, entre otros intervinientes. El análisis de este asunto se centra en la imposibilidad de acceso y uso del transporte público en general para los desplazamientos cotidianos de la accionante, y no en solicitudes específicas relacionadas con el transporte como medio de acceso a servicios de salud. Como consecuencia de lo anterior, la Sala de Revisión prescindirá en esta oportunidad de cualquier análisis sobre las condiciones de salud de la demandante, así como de toda referencia técnica a la gordura o a la obesidad en escenarios técnicos y propios de un enfoque de salud pública. Esto último es un asunto sobre el cual no recae el asunto objeto de discusión.

39. Lo anterior, sin perjuicio de las obligaciones que el Estado ha contraído y debe continuar desarrollando en materia de política pública en salud, conforme a lo reconocido por la Corte Constitucional en la sentencia T-432 de 2023.

1.3. Problema jurídico

40. Con base en lo anterior, para dictar el fallo de revisión, corresponde a la Sala resolver el siguiente problema jurídico:

¿Las entidades accionadas, en particular las empresas operadoras del servicio de transporte público colectivo, vulneraron los derechos fundamentales a la dignidad humana, la igualdad y no discriminación, y a la libre locomoción de Rocío, al negarle el acceso al servicio de transporte público colectivo sin implementar medidas alternativas al paso por el actual torniquete instalado o efectuar ajustes razonables para su ingreso?

1.4. Estructura de la decisión

41. En primer lugar, la Sala de Revisión definirá si la solicitud de amparo cumple con los requisitos generales de procedibilidad de la acción de tutela (sección 2, *infra*). A continuación, en el evento de atender afirmativamente la anterior cuestión, la Sala de Revisión asumirá el examen de fondo, para lo cual dividirá el estudio en tres partes. En la primera parte abordará la discriminación alrededor de la diversidad corporal en razón del peso, para lo cual (i) reiterará la jurisprudencia sobre el derecho a la igualdad y la prohibición de discriminación (sección 3, *infra*) y, con fundamento en estos parámetros generales, (ii) determinará si la diversidad corporal en razón del peso constituye una categoría constitucionalmente problemática para la asignación y distribución de derechos y, si lo es, con qué alcance (sección 4, *infra*).

42. En la segunda parte, se ocupará de (i) la libertad de locomoción y su manifestación en el acceso al servicio público de transporte (sección 5, *infra*); (ii) el modelo social de la discapacidad y su pertinencia para analizar el acceso al servicio de transporte para personas con cuerpos diversos en razón del peso (sección 6, *infra*) y, finalmente, (iii) las obligaciones estatales para garantizar el acceso al servicio público en condiciones de igualdad para todas las personas (sección 7, *infra*). Para concluir, en la tercera parte, resolverá el caso concreto (sección 8, *infra*).

se inscribe en el contexto en el que se ha venido justificando y en lo precisos términos explicados en este acápite, esto es, respecto a la faceta de accesibilidad al servicio de transporte.

2. La acción de tutela objeto de estudio cumple los requisitos de procedibilidad para efectuar un pronunciamiento de fondo

43. El artículo 86 de la Constitución Política (desde aquí, CP) dispone que la acción de tutela es un mecanismo judicial subsidiario, residual, informal y autónomo, que tiene por objeto garantizar la «protección inmediata de los derechos fundamentales»⁷⁷ de las personas, por medio de un «procedimiento preferente y sumario»⁷⁸. La disposición establece que, mediante este mecanismo, es posible reclamar ante las amenazas o violaciones que ocurran como consecuencia de las actuaciones u omisiones de cualquier autoridad y, en algunos casos, de particulares. Como requisitos de procedencia de la acción de amparo, debe cumplirse con legitimación en la causa por activa y por pasiva, la inmediatez y la subsidiariedad.

44. *La acción de tutela cumple con el requisito de legitimación en la causa por activa*⁷⁹. Rocío, actuando en nombre propio, solicita la protección de sus derechos fundamentales a la salud⁸⁰, a la igualdad, a la movilidad y a la vida digna. En esa medida, la acción de tutela es ejercida directamente por la titular de los derechos fundamentales presuntamente amenazados o vulnerados, como lo dispone el artículo 10º del Decreto Ley 2591 de 1991. Por lo tanto, la Sala encuentra acreditado el requisito de legitimación por activa.

45. *La acción de tutela cumple con el requisito de legitimación en la causa por pasiva*⁸¹. La acción de tutela se interpuso contra la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (Quindío). A su vez, el juez de tutela de primera instancia vinculó al Ministerio de Transporte, a la Alcaldía de Armenia (Quindío), a AMABLE E.I.C.E. y a las empresas de transporte urbano Buses Armenia S.A., Cooburquin –Cooperativa de Buses Urbanos de Quindío– y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. En el presente caso, la Sala observa que la presunta vulneración de derechos se atribuye, directa o indirectamente, a las actuaciones u omisiones de las mencionadas entidades.

46. Los entes municipales, a través de sus autoridades de tránsito y transporte (alcaldía y secretaría respectiva), tienen a su cargo la regulación, organización, control y vigilancia del servicio público de transporte urbano dentro de su

⁷⁷ Artículo 86 de la Constitución.

⁷⁸ Id.

⁷⁹ *Legitimación en la causa por activa*. El artículo 86 de la Constitución dispone que toda persona, natural o jurídica «tendrá acción de tutela para reclamar ante los jueces [...], por sí misma o por quien actúe en su nombre, la protección inmediata de sus derechos constitucionales fundamentales» (Sentencia T-008 de 2016). Por su parte, el artículo 10 del Decreto 2591 de 1991 señala que la solicitud de amparo puede ser presentada a nombre propio o a través de un tercero. En este último supuesto, la acción de tutela puede ser ejercida mediante las siguientes figuras: (i) mediante la representación legal; (ii) por medio de apoderamiento judicial; (iii) a través de agente oficioso; (iv) por intermedio del Defensor del Pueblo o los personeros municipales. En adición a lo anterior, el Código General del Proceso introdujo la posibilidad de que la Agencia de Defensa Jurídica del Estado ejerza la acción de amparo. En tales términos, la Corte Constitucional ha indicado que el requisito de legitimación en la causa por activa exige que la acción de tutela sea ejercida, bien sea directa o indirectamente, por el titular de los derechos fundamentales presuntamente amenazados o vulnerados (Corte Constitucional. Sentencias T-697 de 2006, T-176 de 2011, T-279 de 2021, T-292 de 2021, T-320 de 2021, T-169 de 2022 y T-263 de 2022). /

⁸⁰ En el presente asunto, la Sala excluyó el análisis autónomo del derecho a la salud en su faceta de accesibilidad al servicio de transporte. (ver FJ. 38).

⁸¹ *Legitimación en la causa por pasiva*. Se exige que la acción de tutela sea interpuesta contra el sujeto presuntamente responsable de la vulneración o amenaza de los derechos fundamentales o contra aquel llamado a resolver las pretensiones, sea este una autoridad pública o un particular (Sentencia T-593 de 2017).

jurisdicción, en virtud de la Ley 105 de 1993⁸², que establece las disposiciones básicas en el sector transporte y distribuye cargas entre la Nación y las Entidades Territoriales, y de la Ley 336 de 1996 –Estatuto Nacional de Transporte–. Esto, en desarrollo de la cláusula general de competencia asignada a los municipios por el artículo 311 de la Constitución⁸³. Adicionalmente, AMABLE E.I.C.E. es la entidad gestora del municipio de Armenia que administra el Sistema Estratégico de Transporte Público –SETP–, regulado en el Decreto 3422 de 2009⁸⁴. Las decisiones sobre el manejo y condiciones de la prestación del servicio que toman estas entidades inciden de manera directa en el goce efectivo de los derechos fundamentales de los usuarios, como el del caso bajo estudio.

47. Por su parte, las empresas privadas de transporte urbano demandadas –Buses Armenia S.A., Cooburquin –y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A.– son las responsables de la gestión, operación y ejecución material del sistema de transporte dentro del municipio, en desarrollo de las autorizaciones y regulaciones que expiden las autoridades competentes⁸⁵. En tal medida, su comportamiento operativo — incluida la adopción de ajustes razonables en favor de personas con discapacidad o movilidad reducida— se encuentra estrechamente vinculado con la presunta vulneración de los derechos fundamentales invocados en la acción de tutela. Su legitimación en el marco de la acción de tutela se fundamenta en lo establecido en el artículo 86 superior, según el cual este mecanismo es procedente frente a «particulares encargados de la prestación de un servicio público».

48. Finalmente, el Ministerio de Transporte es la entidad del orden nacional que se encarga de la formulación, adopción y orientación de las políticas públicas en materia de transporte, tránsito e infraestructura, así como de la regulación técnica y económica de los distintos modos de transporte, conforme a lo dispuesto en el Decreto 087 del 17 de enero de 2011⁸⁶. Adicionalmente, ejerce funciones de acompañamiento y asistencia técnica a las entidades territoriales en materia de transporte y hace parte del Consejo Nacional de Discapacidad, en el marco de la Ley 1145 de 2007⁸⁷. Por lo tanto, las eventuales órdenes impartidas pueden referirse a sus competencias.

⁸² «Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones».

⁸³ El artículo 311 de la Constitución que dispone que el municipio «es la entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado y le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes».

⁸⁴ «Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007».

⁸⁵ La accionante afirmó la imposibilidad de acceder al servicio público de transporte sin precisar cuál empresa, en concreto, intervino en los eventos en los que dijo haber sido víctima de actos discriminatorios. Sin embargo, se refirió de manera expresa «al sistema de transporte público colectivo» y al «sistema de buses de Armenia». El Sistema Estratégico de Transporte Público de esta ciudad es operado por el convenio Transporte Integrado Operador Armenia – TINTO U.T.–, que funciona como una sola red coordinada e integrada por las empresas accionadas: Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. En dicho convenio, TINTO asume la coordinación operativa, mientras cada empresa ejecuta directamente la operación de sus buses. Además, las tres empresas reconocieron en el trámite de la tutela que no cuentan con políticas específicas para personas con sobrepeso u obesidad, de modo que el examen de igualdad se predica respecto de todas ellas. La acción de tutela advirtió que «esta situación [de discriminación] se ha presentado en varias ocasiones» y que «la negativa reiterada de acceso afecta directamente mis derechos fundamentales».

⁸⁶ «Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias».

⁸⁷ «Por medio de la cual se organiza el Sistema Nacional de Discapacidad y se dictan otras disposiciones».

49. En consecuencia, la Sala de Revisión concluye que se encuentra demostrado el requisito de legitimación en la causa por pasiva en relación con todas las autoridades y particulares accionados. Aquellos serían los llamados a responder por las actuaciones u omisiones que habrían dado lugar a la amenaza o vulneración de los derechos fundamentales alegados en el caso *sub examine*⁸⁸. Tal circunstancia da cuenta del cumplimiento del requisito previsto en el artículo 13 del Decreto 2591 de 1991⁸⁹.

50. *La acción de tutela cumple con el requisito inmediatez*⁹⁰. La accionante interpuso la acción el 2 de julio de 2025⁹¹, con la pretensión de que se ordene una solución razonable que le permita el acceso al servicio de transporte público en la ciudad de Armenia. Fundamentó su petición en que, en las condiciones actuales del sistema de buses de Armenia, el torniquete de la puerta delantera le impide el ingreso y que, a pesar de haber solicitado apoyo, no se le permite abordar por la puerta trasera ni se le ofrecen alternativas razonables. La accionante señaló que el hecho «se ha presentado en varias ocasiones, como se evidencia en el video adjunto gra[b]ado recientemente»⁹². Esta situación se presenta como un obstáculo que afecta de forma *actual* su movilidad en condiciones de dignidad e igualdad.

51. Por su parte, las empresas de transporte señalaron que el acceso por la puerta trasera de los buses no está habilitado como punto ordinario de ingreso, salvo en aquellos vehículos adaptados con plataforma elevadora para personas en condición de discapacidad, y que el torniquete no se concibe como barrera física, sino como dispositivo técnico para control del servicio, conforme a la reglamentación vigente. No obstante, reconocieron que no existen protocolos específicos para personas con obesidad. En ese contexto, no se negó que las condiciones actuales de la flota y de la operación del servicio, en principio, no permiten el acceso efectivo de la accionante al sistema de transporte público.

52. Sobre el término para la interposición de la acción de tutela, este tribunal ha señalado que «[no] existen reglas estrictas e inflexibles para la determinación de la razonabilidad del plazo, [sino que] le corresponde al juez constitucional evaluar, a la luz de las circunstancias de cada caso, lo que constituye un plazo razonable, puesto que ‘el término para instaurar la tutela no es el transcurso de un tiempo’ [...], sino que está determinado por la actualidad de la vulneración que se pretende remediar con el amparo»⁹³. De igual modo, el análisis debe considerar la condición de sujeto

⁸⁸ En el presente asunto, la Sala excluyó el análisis autónomo del derecho a la salud en su faceta de accesibilidad al servicio de transporte. (ver FJ. 38).

⁸⁹ «ARTICULO 13. PERSONAS CONTRA QUIEN SE DIRIGE LA ACCION E INTERVINIENTES. La acción se dirigirá contra la autoridad pública o el representante del órgano que presuntamente violó o amenazó el derecho fundamental. [...]».

⁹⁰ El artículo 86 superior dispone que la acción de tutela se puede interponer «en todo momento y lugar». Por esta razón, la Corte ha entendido que no tiene un término de caducidad. Sin embargo, ha advertido que la solicitud de tutela se debe presentar en un tiempo razonable y proporcionado, a partir del evento generador de la supuesta amenaza o violación de los derechos fundamentales. La regla anterior resulta coherente con la naturaleza del mecanismo de amparo, concebido como un instrumento destinado a brindar una protección inmediata y efectiva de los derechos fundamentales. Corte Constitucional. Sentencias T-406 de 2019 y T-213 de 2019.

⁹¹ Expediente digital, archivo “004Acta3700-Rad63001400300820250055000.pdf”.

⁹² Expediente digital, archivo “003EscritoTutela-TRANSPORTE OBESIDAD.pdf”.

⁹³ Corte Constitucional. Sentencia T-115 de 2021, citada en la Sentencia SU-304 de 2024.

de especial protección constitucional del accionante, la cual impone al juez un deber reforzado de ponderación y garantía⁹⁴.

53. En el asunto bajo examen, la Sala advierte que las circunstancias que presuntamente originan la vulneración alegada subsisten al momento de la presentación de la tutela. La accionante interpuso la tutela el 2 de julio de 2025 y aportó como prueba un video grabado en fecha cercana a dicha interposición, en el cual se evidencia la imposibilidad material de acceder por el torniquete de la puerta delantera de los buses del sistema de transporte público de Armenia y la negativa del conductor de habilitar el ingreso por la puerta trasera. La manifestación de la accionante en el sentido de que el video fue grabado recientemente a la fecha en la que interpuso la acción de tutela se presume cierta por cuanto no fue cuestionada ni desvirtuada por las entidades accionadas. Por el contrario, estas corroboraron que el acceso por la puerta trasera de los buses no está habilitado como punto ordinario de ingreso y que no existen protocolos diferenciados para las personas con cuerpos diversos en razón del peso.

54. Esta conclusión, se precisa, obedece al principio de buena fe establecido en el artículo 83 de la Constitución y a la presunción de veracidad prevista en el artículo 20 del Decreto Ley 2591 de 1991. Además, el hecho resulta concordante con la historia clínica allegada, fechada el 5/7/2025 —apenas tres días después de la interposición de la acción—, en la que consta su diagnóstico de obesidad, lo que corrobora la actualidad de la situación fáctica al momento de acudir al amparo constitucional.

55. Lo anterior demuestra que el hecho vulnerador es actual y que la accionante acudió al mecanismo de amparo de manera razonable una vez documentó la situación que afecta su derecho fundamental a la movilidad. En consecuencia, se encuentra acreditado el requisito de inmediatez.

56. *La acción de tutela cumple con el requisito subsidiariedad*⁹⁵. Rocío no dispone de otro medio de defensa judicial eficaz e idóneo⁹⁶ para que se ordene a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia (Quindío) y a las empresas prestadoras del servicio público de transporte que le garanticen el acceso al servicio público de transporte en condiciones de igualdad y dignidad⁹⁷.

⁹⁴ Cfrs. Corte Constitucional. Sentencias SU-304 de 2024, T-461 de 2021, SU-108 de 2018, SU-168 de 2017, T-038 de 2017, T-1028 de 2010, entre otras.

⁹⁵ Carácter subsidiario de la acción de tutela. Según los artículos 86 de la Constitución y 6.1 del Decreto 2591 de 1991, el requisito de subsidiariedad implica que la acción de tutela es excepcional y complementaria —no alternativa— a los demás medios de defensa judicial. En virtud del requisito de subsidiariedad, el artículo 86 de la Constitución prescribe que la acción de tutela sólo procede en dos supuestos excepcionales: (i) cuando el afectado no dispone de otro medio de defensa judicial idóneo y eficaz, caso en el cual la tutela procede como mecanismo de protección definitivo; y (ii) cuando el afectado utiliza la tutela con el propósito de evitar un perjuicio irremediable, evento en el que procede como mecanismo transitorio. // Si el ordenamiento jurídico ofrece mecanismos de defensa judicial idóneos y eficaces para solicitar la protección de los derechos fundamentales que se consideran vulnerados o amenazados, se debe recurrir a ellos, y no a la acción de tutela, de tal forma que se impida el uso indebido de este mecanismo constitucional como una instancia judicial adicional. La inobservancia de este requisito de subsidiariedad es causal de improcedencia de la tutela, y la consecuencia directa de ello es que el juez constitucional no puede decidir de fondo el asunto planteado. Sin embargo, la Corte ha establecido que la eficacia de los mecanismos de defensa ordinarios solo se puede escrutar en función de las características y exigencias de cada caso concreto, de modo que se logre la finalidad de «brindar plena y además inmediata protección a los derechos específicos involucrados en cada asunto» Sentencia T-673 de 2016 y T-391 de 2021).

⁹⁶ De conformidad con lo establecido en el numeral 1º del artículo 26 del Decreto 2591 de 1991, la tutela es improcedente cuando “exist[e]n otros mecanismos o medios de defensa judiciales (...)”.

⁹⁷ La Corte Constitucional ha determinado que «el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25) a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad

57. En el presente caso, el juez de segunda instancia de tutela determinó que la acción era improcedente al considerar que la accionante podía acudir a otros mecanismos como: (i) una queja ante la Superintendencia de Transporte o ante la autoridad territorial de transporte; (ii) una denuncia por los actos discriminatorios de los que fue objeto, o (iii) una acción de cumplimiento para exigir la aplicación de las normas sobre la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público.

58. Al respecto, la Sala precisa que, primero, la queja ante la Superintendencia de Transportes no constituye un mecanismo alternativo al que pudiera acudir la accionante para la protección de sus derechos, en los términos del numeral 1° del artículo 6 del Decreto 2591 de 1991⁹⁸. Dicha queja no se dirige a la protección de los derechos fundamentales de la accionante; se trata de un mecanismo asociado a las facultades administrativas de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia que puede derivar en requerimientos, investigaciones y sanciones administrativas – multas, suspensión e inmovilización entre otras– (Ley 105 de 1993⁹⁹, artículo 9; Decreto 101 de 2000, artículo 40 y siguientes; y Decreto 1079 de 2025¹⁰⁰, artículo 2.2.1.7.8.4.1 y siguientes). Por lo tanto, no se trata de una vía ordinaria ni judicial que ofrezca una respuesta idónea y efectiva para la protección de los derechos fundamentales de la accionante.

59. Segundo, las pretensiones formuladas por la accionante –encaminadas a garantizar el acceso al servicio público de transporte en condiciones de igualdad– trascienden el ámbito de la responsabilidad penal tradicional. Específicamente, una denuncia contra actos discriminatorios no constituye un medio idóneo ni eficaz para la protección integral de los derechos fundamentales invocados. Los mecanismos penales, al centrarse en la persecución de responsabilidades individuales y estar sujetos a trámites ordinarios, resultan inadecuados para remediar de manera urgente y efectiva la presunta afectación a estos derechos, cuya reparación exige respuestas y garantías de no repetición, en un escenario en el que, más que ese tipo de responsabilidades, se solicitan medidas estructurales por parte de las autoridades y particulares que operan en el marco del sistema público de transporte.

60. Tercero, tampoco resulta procedente la acción de cumplimiento en este caso. La accionante ha invocado una presunta afectación directa, diferenciada e individualizable de sus derechos fundamentales, derivada de la negativa de las entidades accionadas de habilitar el acceso al transporte público en condiciones compatibles con su condición de obesidad. La jurisprudencia ha señalado que la acción de cumplimiento busca hacer efectivos mandatos contenidos en normas con fuerza material de ley o actos administrativos, pero es subsidiaria respecto de la acción de tutela y no constituye un medio eficaz para la protección de derechos fundamentales cuando estos se encuentran en riesgo o han sido vulnerados. En

(CP art. 16), hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos». Sentencia T-604 de 1992.

⁹⁸ Cfr. Corte Constitucional. Sentencia T-242 de 2024. En el mismo sentido, la Corte Constitucional ha afirmado que, «[t]anto el artículo 86 superior como el Decreto 2591 de 1991 son precisos en señalar que la tutela no es procedente cuando existen otros mecanismos de defensa judicial. Por lo que resulta equivocado sostener que es improcedente porque existe un mecanismo de naturaleza administrativa no jurisdiccional, [...]». Sentencia T-433 de 2023.

⁹⁹ «Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones».

¹⁰⁰ «Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte».

particular, el artículo 9 de la Ley 393 de 1997¹⁰¹ establece que la acción de cumplimiento no procederá para la protección de derechos que pueden ser garantizados mediante la acción de tutela. Esto obedece a que «no pueden existir dos instrumentos procesales alternativos para defender los mismos derechos fundamentales. Así, en aquellos casos donde no se busca simplemente el cumplimiento de normas con fuerza material de ley o actos administrativos, sino la protección de derechos fundamentales, la acción de cumplimiento no es el mecanismo idóneo»¹⁰².

61. Adicionalmente, tampoco puede considerarse que la accionante debió acudir a una acción popular. En el presente asunto no solo se debate el acceso al servicio público de transporte y a su prestación eficiente y oportuna, sino que el caso guarda relación directa con los derechos fundamentales a la dignidad humana, la igualdad y no discriminación, y a la libre locomoción de la accionante. Al respecto, esta Corte ha sido clara en precisar que «[n]o determina la procedencia de la acción popular o de la acción de tutela el número de personas que accede a la justicia, ni el nombre del derecho que se busca proteger»¹⁰³. Por lo tanto, como se trata de una afectación directa a los derechos fundamentales de la accionante y la intervención del juez constitucional se dirige a procurar el amparo específico de estos, la acción de tutela es el medio idóneo de protección¹⁰⁴.

62. Finalmente, es necesario atender a uno de los argumentos expuestos por las accionadas y que se relaciona con el hecho de que la tutelante no haya elevado ante ellas una petición para que se implementaran ajustes razonables. En consideración de la Sala de Revisión, esta omisión no cuestiona la satisfacción del requisito de subsidiariedad, en particular porque sí está claro y probado dentro del expediente — con el video allegado por ella— que, en efecto, se le impidió el acceso al servicio público colectivo por la puerta trasera, pese a haberlo solicitado, ante la imposibilidad de transitar por el torniquete instalado usualmente en la puerta delantera para efectos de control técnico y operativo. Asimismo, la interposición de la acción de tutela no exige el agotamiento previo de actuaciones administrativas ni petición previa ante la parte accionada para que se entienda constituida en renuencia.

63. Por lo anterior, en atención a la naturaleza de los derechos comprometidos, en este caso la acción de tutela es el mecanismo adecuado para obtener una protección inmediata e integral. En consecuencia, la Sala encuentra acreditado el requisito de subsidiariedad.

¹⁰¹ «Por la cual se desarrolla el artículo 87 de la Constitución Política».

¹⁰² Corte Constitucional. Sentencia T-075 de 2025. Cfrs. T-650 de 2017, T-690 de 2017, T-740 de 2015. En un caso sobre acceso al transporte público por un ciudadano en condición de discapacidad, la Corte estableció lo siguiente: «este Tribunal estima que el recurso de amparo es procedente, puesto que: [...] (ii) Si bien es cierto que el accionante pretende el cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 del Decreto 1660 de 2003, también resulta innegable que lo perseguido con la presentación de la acción de tutela es garantizar su acceso al servicio de transporte público a través de la instalación de rampas especializadas en los buses para facilitar el ingreso de las personas en condición de discapacidad que, como él, se movilizan en sillas de ruedas, lo cual no se satisface necesariamente con acatar lo dispuesto en dicha normatividad, pues en ella no se obliga expresamente a los operadores del servicio a adecuar sus vehículos con tales plataformas, en tanto que delega al Ministerio de Transporte la tarea de establecer los parámetros para determinar si los automotores son o no “accesibles”, prescindiendo de estipular explícitamente los medios técnicos y de infraestructura para el efecto» (Sentencia T-708 de 2015).

¹⁰³ Corte Constitucional. Sentencia T-621 de 2019.

¹⁰⁴ En diferentes oportunidades, esta Corte ha admitido la procedencia de acciones de tutela en casos en los que se persigue la eliminación de barreras físicas y/o arquitectónicas instaladas en espacio público, vías o edificaciones, con afectación del derecho a la libertad de locomoción. Cfrs. Sentencias T-024 de 2000, T-030 de 2010, T-747 de 2015, T-094 de 2016 y T-621 de 2019 (que incluye referencias a las anteriores).

64. De acuerdo con el análisis anterior, la Sala Octava de Revisión constata que la acción de tutela bajo revisión satisface los requisitos de procedibilidad, por lo que emitirá un pronunciamiento de fondo. A continuación, en atención al esquema anunciado al inicio (párrs. 42 y 43, *supra*), abordará la discriminación alrededor de la diversidad corporal en razón del peso, para lo cual (i) reiterará la jurisprudencia sobre el derecho a la igualdad y la prohibición de discriminación (sección 3, *infra*) y, con fundamento en estos parámetros generales, (ii) determinará si la diversidad corporal en razón del peso constituye una categoría constitucionalmente problemática para la asignación y distribución de derechos y, si lo es, con qué alcance (sección 4, *infra*).

Primera parte. La discriminación alrededor de la diversidad corporal por peso

3. Derecho a la igualdad y prohibición de discriminación. Reiteración jurisprudencial

65. *Derecho a la igualdad y prohibición de discriminación.* La cláusula de igualdad establecida en el artículo 13 de la Constitución, en armonía con el artículo 1.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos¹⁰⁵ y en el artículo 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos¹⁰⁶, incorporados al bloque de constitucionalidad en sentido estricto por vía del artículo 93 Superior, (i) impone al Estado el deber de garantizar un trato igual «ante la ley» y «en la ley», encontrándose prohibida toda forma de discriminación fundada, entre otros criterios, en características personales como el sexo, la raza, el origen nacional o familiar, la lengua, la religión, las opiniones políticas o filosóficas o cualquier otra condición social [faceta formal]; y (ii) obliga al Estado a promover las condiciones necesarias para que la igualdad sea real y efectiva; esto último implica la búsqueda de la realización de una justicia real para todas las personas, y una protección especial para aquellas que por condiciones sociales, físicas, entre otras, se encuentran en posición de especial vulnerabilidad [faceta material]¹⁰⁷.

66. La jurisprudencia ha indicado que la igualdad es un principio de carácter relacional, en tanto implica la comparación entre personas, grupos o supuestos a partir de un criterio con relevancia en el marco normativo respectivo; así las situaciones de igualdad o desigualdad «no son nunca absolutas sino siempre parciales, esto es, desigualdades o igualdades desde cierto punto de vista»¹⁰⁸. Este estatus determina que la igualdad, además, no tenga un contenido material definido, en razón a que «no protege ningún ámbito concreto de la esfera de la actividad

¹⁰⁵ Adoptada en Colombia a través de la Ley 16 de 1972. «Artículo 1. Obligación de Respetar los Derechos // 1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social».

¹⁰⁶ Aprobado en Colombia por la Ley 74 de 1968. «Artículo 26. Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley. A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva contra cualquier discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social».

¹⁰⁷ Corte Constitucional. Sentencias SU-059 de 2024, C-054 de 2024, C-125 de 2018 y T-553 de 2011.

¹⁰⁸ Corte Constitucional. Sentencia C-1146 de 2004. Desde el inicio de sus labores, este Tribunal reconoció el carácter relativo de la igualdad, en la medida en que, citando a Norberto Bobbio, exige preguntarse sobre (i) ¿igualdad entre quienes?, ¿igualdad en qué?, y ¿igualdad con base en qué criterio? Ver la sentencia C-022 de 1996. Recientemente ver, entre otras, las sentencias SU-109 de 2022 y T-237 de 2023.

humana, sino que puede ser alegado ante cualquier trato diferenciado injustificado»¹⁰⁹, por lo cual la Corte Constitucional ha desarrollado el juicio integrado de igualdad, cuyo objetivo recae en establecer si una determinada medida, *prima facie* violatoria del derecho a la igualdad, encuentra una justificación razonable y objetiva¹¹⁰, en tanto el ordenamiento superior no prohíbe los tratos disímiles sino los discriminatorios¹¹¹.

67. Ahora bien, en el marco de la faceta formal de la igualdad, derivada del inciso 1º del artículo 13 superior, la jurisprudencia constitucional ha considerado que una conducta, actitud o trato es discriminatorio cuando «pretende - consciente o inconscientemente - anular, dominar o ignorar a una persona o grupo de personas, con frecuencia apelando a preconcepciones o prejuicios sociales o personales, y que trae como resultado la violación de sus derechos fundamentales»¹¹², por lo cual, evidentemente es una actuación contraria al principio de dignidad humana, transversal al Estado constitucional de Derecho¹¹³.

68. *El criterio sospechoso como una categoría relevante para el examen de la igualdad.* En algunas ocasiones la diferenciación que soporta una medida determinada está fundada en criterios sospechosos, los cuales son potencialmente discriminatorios y por lo tanto están, en principio, prohibidos. Estos criterios, ha dicho la Corte, «(i) se fundan en rasgos permanentes de las personas, de los cuales éstas no pueden prescindir por voluntad propia a riesgo de perder su identidad; (ii) esas características han estado sometidas, históricamente, a patrones de valoración cultural que tienden a menospreciarlas; y, (iii) no constituyen, per se, criterios con base en los cuales sea posible efectuar una distribución o reparto racionales y equitativos de bienes, derechos o cargas sociales»¹¹⁴. Se trata, de criterios cuyo «uso ha estado históricamente asociado a prácticas que tienden a subvalorar y a colocar en situaciones de desventaja a ciertas personas o grupos»¹¹⁵.

69. La jurisprudencia constitucional ha afirmado que los criterios previstos en el artículo 13 no están enunciados de manera taxativa¹¹⁶, por lo cual, ha asumido en algunas oportunidades el examen de medidas que fundan la distinción en otro tipo de pautas, como la edad, examinando si pueden considerarse sospechosas. En la sentencia C-093 de 2001, la Sala Plena analizó una disposición que establecía los 25

¹⁰⁹ Corte Constitucional. Sentencia C-624 de 2008. Reiterada recientemente en la sentencia SU-059 de 2024.

¹¹⁰ Recientemente, en la sentencia SU-109 de 2022 la Sala Plena indicó que la razonabilidad y proporcionalidad exigía que no implicara «una afectación intensa e insoportable de un derecho, garantía o posición jurídica reconocida por la Constitución».

¹¹¹ Desde sus inicios, la jurisprudencia constitucional ha sido consistente en afirmar que el principio de igualdad no impide la posibilidad de que válidamente se establezcan tratos diferentes, incluso teniendo como criterio de distinción aquellos que son considerados sospechosos, cuando, por ejemplo, son utilizados para establecer una medida afirmativa o de discriminación inversa [como ocurrió en el asunto analizado por la Sala Plena en la sentencia C-371 de 2000].

¹¹² Corte Constitucional. Sentencias SU-059 de 2024, T-691 de 2012 y T-098 de 1994, entre otras.

¹¹³ Aunque Colombia no ha ratificado la Convención Interamericana contra toda forma de Discriminación e Intolerancia, es ilustrativa la definición que ella contempla de discriminación: «es cualquier distinción, exclusión, restricción o preferencia, en cualquier ámbito público o privado, que tenga el objetivo o el efecto de anular o limitar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de uno o más derechos humanos o libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales aplicables a los Estados Partes».

¹¹⁴ Corte Constitucional. Sentencias C-115 de 2017, C-093 de 2001, C-112 de 2000, C-481 de 1998, C-445 de 1995, entre otras.

¹¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-115 de 2017.

¹¹⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-139 de 2018. En adición, es necesario tener en cuenta que otros instrumentos de derechos humanos que se han integrado al bloque de constitucionalidad en sentido estricto incorporan categorías más amplias que han permitido abarcar a criterios que explícitamente no están prescritos. En este sentido, la Convención Americana sobre Derechos Humanos establece en su artículo 1, numeral 1º, la categoría amplia de «o cualquier otra condición social».

años como edad mínima para adoptar y, así, conformar una familia, preguntándose si «¿las diferenciaciones establecidas por el legislador con fundamento en la edad de una persona, son “criterios sospechosos” de discriminación o, por el contrario, corresponden a una categoría neutral?».

70. En esa oportunidad, la Corte Constitucional indicó que se trataba de un tema que no era pacífico en el derecho contemporáneo ni en la jurisprudencia constitucional colombiana, la cual en algunas oportunidades había validado la distinción basada en ese criterio a partir de un juicio flexible¹¹⁷ y en otras había efectuado un examen más intenso y afirmado la existencia de un trato discriminatorio¹¹⁸. Concluyó que los criterios de distinción no se clasifican solamente en neutros o sospechosos, pues en ocasiones existen unos que se mueven entre las dos categorías, siendo semisuspechosos o constitucionalmente problemáticos¹¹⁹, «de suerte que toda distinción que se funde en esa pauta debería estar sometida a un juicio intermedio de igualdad». Precisó, sin embargo, que la edad es un criterio problemático cuando funciona como un tope máximo para realizar una actividad, en tanto en ese evento se convierte en un rasgo permanente de la persona del que no puede prescindir voluntariamente¹²⁰.

71. *Estereotipos*. En el contexto útil para el Derecho y la justicia constitucional¹²¹ este término, compuesto por los vocablos griegos *stereo* [sólido] y *typo* [molde], hace referencia a una generalización que, sin ser necesariamente negativa¹²², se convierte en problemática cuando prefigura atributos o características, o asigna roles determinados a quienes integran un grupo, cercenando «excesivamente la capacidad de las personas para construir y tomar decisiones sobre sus propios proyectos de vida»¹²³, en la medida en que se ignoran las individualidades y especificidades de cada persona, y de esta manera actúan como categorías que, por acción o por omisión determinan el acceso al ejercicio de los derechos. Siguiendo esta perspectiva, la Corte Constitucional ha sostenido que «los estereotipos presumen que todos los miembros de un grupo tienen unas características o cumplen unos roles precisos, y por lo tanto cuando se valora a una persona que pertenezca al grupo se presume que ésta actuará de conformidad con dichas preconcepciones, o que es su deber hacerlo»¹²⁴. En esa medida, puede afirmarse que se trata de una imagen totalizante que simplifica en exceso la realidad y puede servir de base para prácticas discriminatorias.

¹¹⁷ Corte Constitucional. Sentencias C-676 de 1998 y T-395 de 1997.

¹¹⁸ Corte Constitucional. Sentencias SU-224 de 1998 y C-071 de 1993.

¹¹⁹ En la sentencia SU-109 de 2022, la Sala Plena sostuvo que los criterios de distinción eran semisuspechosos porque «de un lado, se cuenta con razones para inferir que pueden servir para generar discriminación y, de otro, “pueden reunir solamente algunas de las características que tornan un criterio sospechoso, pero no todas”».

¹²⁰ En este caso, a partir de un juicio leve, concluyó que la disposición era exequible. Luego de esta decisión, se ha aplicado la misma regla —esto es, distinguir el uso de la edad como criterio sobre el cual recae la diferenciación— en las sentencias C-402 de 2005, C-131 de 2014, C-811 de 2014, C-115 de 2017, SU-109 de 2022, T-056 de 2023 y T-237 de 2023.

¹²¹ De acuerdo a lo sostenido por la doctrina, esta palabra se incorporó inicialmente en el área de la imprenta por el tipógrafo Fermin Didot, en el año 1798. Luego, ingresó al discurso de las ciencias sociales en el año 1922 por el Walter Lippmann, en su escrito «[l]a Opinión Pública». Cook, R. J., & Cusack, S. (2010). Estereotipos de género: perspectivas legales transnacionales. P. 11. Disponible en <https://clacaidigital.info/bitstream/handle/123456789/1939/estereotipos-de-genero.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

¹²² «Muchas generalizaciones, por ejemplo aquellas basadas en evidencia estadística, no conllevan connotaciones negativas y aun así constituyen estereotipos» *Ibidem*. P.14. La jurisprudencia constitucional también ha sostenido esta posición, entre otras, en la sentencia T-691 de 2012, en la cual indicó que los estereotipos adquieren relevancia constitucional cuando «sirven para excluir y marginar a ciertas personas, para invisibilizarlas».

¹²³ *Ibidem*., p. 14.

¹²⁴ Cita de la Sentencia SU-239 de 2024. Esta definición se funda en el mismo estudio de Cook y Cusack.

72. *La relación entre los estereotipos y la discriminación.* La Corte Constitucional ha reconocido que cuando un *estereotipo* se traduce en un prejuicio con una connotación negativa «tiene el efecto de la discriminación»¹²⁵, comúnmente de tipo estructural¹²⁶. En este escenario, ha destacado que aquellos estereotipos que se sustentan, por ejemplo, en ideas sobre el *género*¹²⁷ o la *raza*¹²⁸ tienen una prohibición reforzada, en tanto están no solo prohibidos, sino que el Estado está en la obligación de promover acciones con el objeto de modificar los patrones sociales y culturales que los sustentan.

73. *Herramientas para el estudio de la discriminación.* En primer lugar, la jurisprudencia se ha valido del concepto de *escenario de discriminación* para referirse al acto discriminatorio que se materializa en un contexto en el que ha existido una *puesta en escena*, esto es, en el que la persona que es sujeto de discriminación ha sido expuesta ante otras personas. Este elemento, se ha precisado, tiene por objeto dimensionar el alcance de la violación de los derechos y de ahí deriva su trascendencia para el análisis de algunos casos¹²⁹. Para ello, exige la consideración de los siguientes elementos: (i) la existencia de una relación de poder entre la persona discriminada y la persona que por acción u omisión ejecutó un acto de discriminación, así, en tanto exista esa relación la afectación puede ser mayor; «[e]l hecho de que quien comete el acto de discriminación no tenga la intención de afectar los derechos fundamentales de una persona, no implica que la coacción que conlleva el poder que se tiene, no amplifique y magnifique la situación de afectación de los derechos a la igualdad y a la no discriminación de quien es afectado».

74. En adición, (ii) la relación entre la persona discriminada y aquella que ejecutó un acto de discriminación, y aquellas que están presentes en el momento, desde este punto de vista la relación puede ser ocasional y esporádica, o continua y permanente, en este último caso la afectación puede ser mayor y debe ser un elemento relevante al momento de adoptar los remedios respectivos. (iii) El espacio en el que sucede, esto es, por ejemplo, si es institucionalizado o está reglado o no. Y, además, (iv) la duración de la exposición, así, en principio, una mayor exposición puede tener un mayor impacto en los derechos involucrados; (v) las alternativas para que la persona afectada pueda alejarse de la situación de discriminación; y, (vi) la respuesta de los involucrados ante el acto discriminatorio.

75. En segundo lugar, en el estudio de los actos discriminatorios también puede requerirse una aproximación o enfoque *interseccional*¹³⁰. La interseccionalidad constituye una metodología de análisis o herramienta originalmente planteada para

¹²⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-754 de 2015. Ademar ver, entre otras, las sentencias T-529 de 2024 y T-443 de 2020.

¹²⁶ Es estructural cuando, como lo indicó la sentencia T-691 de 2012, están inmersas en la cultura, «persisten en las estructuras jurídicas, sociales e institucionales, en ocasiones tan íntimamente vinculadas a las prácticas cotidianas, que simplemente se vuelven invisibles».

¹²⁷ *Ibidem*. Esta protección se sustenta, entre otras, en los artículos 5 y 10 de la Convención para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer. Respecto a los estereotipos de género ver, entre otras, las sentencias C-082 de 1999, T-500 de 2002, C-507 de 2004, C-804 de 2006, C-335 de 2013, C-754 de 2015 y C-246 de 2017.

¹²⁸ Corte Constitucional. Sentencias T-513 de 2025, T-276 de 2022 y T-691 de 2012, entre otras. La Corte Constitucional ha venido precisando las dificultades del uso del término *raza*, en tanto «construcción social utilizada con fines discriminatorios»; sin embargo, también ha reconocido, no solo que el constituyente mantuvo este término, sino que (i) algunos movimientos sociales afrocolombianos lo han resignificado y (ii) su eliminación dificultaría la identificación de la discriminación basada en este criterio.

¹²⁹ Cfr. Sentencias T-691 de 2012, T-443 de 2010 y T-529 de 2024. En la primera, se indicó que «[c]uando tales actos [los discriminatorios] conllevan una puesta en escena, ante un grupo de personas que hacen las veces de público, la discriminación implica afectaciones inmateriales a la dignidad que han de ser especialmente valoradas por el juez constitucional, de acuerdo con las reglas aplicables».

la búsqueda de la justicia racial y de género¹³¹, sin embargo, en términos generales «hace alusión al cruce de factores de discriminación, que hace que dichos factores se potencien o creen impactos específicos y diferenciados que suponen complejidades y medidas antidiscriminación distintas a las que se podrían pensar para el análisis de un factor específico aisladamente considerado. Se trata de una perspectiva conceptual que plantea que el desconocimiento de diferentes factores de discriminación que operan simultáneamente puede llevar a fortalecer ciertos tipos de hegemonía¹³².

76. En tercer lugar, el *juicio integrado de igualdad*. De acuerdo a lo sostenido por la jurisprudencia, este juicio es una herramienta metodológica que aporta racionalidad y legitimidad al escrutinio judicial, valiéndose para ello, en el caso del principio de igualdad, de dos etapas. En la primera, se verifica *prima facie* la afectación del principio de igualdad; en la segunda, el objetivo consiste en establecer si ese trato tiene una justificación razonable y proporcionada. En tal dirección, en un primer momento se establece la intensidad del juicio, a partir de la escala triádica: débil, intermedia y estricta; y, luego, según la conclusión del anterior paso, se aplican los tres subprincipios del juicio de proporcionalidad: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto¹³³.

77. *Prueba de los actos discriminatorios*. Desde el inicio de la construcción jurisprudencial alrededor de los actos discriminatorios, este Tribunal reparó en las dificultades de probar los actos discriminatorios, por lo cual, indicó que lo apropiado es «que la carga de probar la inexistencia de discriminación recaiga en cabeza de la autoridad que expide o aplica una disposición jurídica, no así en quien alega la violación de su derecho a la igualdad, especialmente cuando la clasificación que se hace de una persona es sospechosa por tener relación con los elementos expresamente señalados como discriminatorios a la luz del derecho constitucional»¹³⁴. Así, en un contexto en el que la carga dinámica de la prueba constituye el criterio generalizado, se da prevalencia a la presunción de discriminación y, en tal sentido, a quien le corresponde la carga de acreditar lo contrario es a la parte que invoca que el acto discriminatorio no ocurrió.

78. En síntesis, a partir de los estándares derivados de la Constitución y de los tratados internacionales que se integran al bloque de constitucionalidad en sentido estricto, el principio de igualdad no proscribe la posibilidad de que se establezcan tratos diferenciados, lo que prohíbe son aquellos que no encuentren una justificación objetiva, razonable y proporcionada, porque, en este último caso, se estará ante una medida discriminatoria. Ahora bien, los tratos diferenciados se presumen discriminatorios y en principio prohibidos, cuando se fundan en las categorías sospechosas previstas en el artículo 13 superior; categorías que no son taxativas y

¹³⁰ El concepto de interseccionalidad, como se ha reconocido en varias de las decisiones de la Corte, fue adoptado expresamente por la abogada afrodescendiente Kimberlé Crenshaw en el año 1989, aunque, como indica Mara Viveros Vigoya, un análisis sobre su genealogía permite encontrar ya en trabajos de finales del siglo XVII referencias a la necesidad de un estudio del criterio de sexo/género, acompañado de otros factores como la raza y la clase. Viveros Vigoya, Mara. La Interseccionalidad: una aproximación situada a la dominación. 2016. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0188947816300603>.

¹³¹ Kimberlé Williams Crenshaw. Cartografiando los márgenes. Interseccionalidad, políticas identitarias y violencia contra las mujeres de color. Disponible en: <https://www.uncuyo.edu.ar/transparencia/upload/crenshaw-kimberle-cartografiando-los-margenes-1.pdf>.

¹³² Corte Constitucional. Sentencia T-159 de 2023.

¹³³ Cfr. Sentencias C-345 de 2019, C-203 de 2021, C-054 de 2024 y C-099 de 2025.

¹³⁴ Cfr. Sentencias T-098 de 1994, T-691 de 2012, T-443 de 2010 y T-529 de 2024, entre muchas otras.

que, además, han dado origen al estudio por parte de este Tribunal de otros criterios que se han considerado semisospeschosos. Asimismo, la discriminación suele fundarse en aquellos estereotipos que, con una connotación negativa, determinan el acceso al ejercicio de los derechos. Finalmente, para el estudio de los actos presuntamente discriminatorios son útiles algunas herramientas desarrolladas por la Corte Constitucional, cuya aplicación dependerá de su pertinencia en cada caso, ellas son: *escenarios de discriminación*, *enfoque interseccional* y *juicio integrado de igualdad*.

4. La discriminación en relación con los cuerpos diversos en razón del peso

79. Varios intervinientes en este proceso afirmaron la existencia de barreras a las que son sometidas las personas con cuerpos diversos en razón del peso para el acceso a servicios públicos, tales como el de transporte, y, además, sostuvieron que aquellas son el reflejo de prácticas discriminatorias derivadas de estereotipos sobre este grupo poblacional, con mayor efecto negativo respecto de las mujeres. A continuación, con el objetivo de establecer si es posible afirmar que el *peso* es una categoría constitucionalmente problemática y, a partir de dicha valoración, examinar más adelante la presunta configuración de la discriminación invocada a través de esta acción de tutela, la Sala de Revisión se referirá a (i) algunas decisiones judiciales en las que, al indagar sobre los estereotipos de belleza, la Corte Constitucional se ha referido al peso; (ii) la literatura alrededor de este asunto; (iii) algunas experiencias en derecho comparado; y, a partir de estos elementos, (iv) extraerá las conclusiones que le servirán de premisa para resolver el caso.

4.1. El cuerpo diverso en razón del peso a la luz de los estereotipos de belleza en la jurisprudencia de la Corte Constitucional

80. Como precisó la Sala al momento de delimitar la materia objeto de este pronunciamiento, la Corte se ha pronunciado de manera más recurrente sobre el *peso* en escenarios en los que la discusión se ha centrado en la prestación de servicios de salud, esto es, en los que primariamente el bien fundamental involucrado ha sido el derecho a la salud. No obstante, es preciso mencionar dos decisiones que son particularmente significativas por obedecer al enfoque de derechos de este caso y que se dirigen a evidenciar la existencia de estereotipos de belleza en los que el *peso* juega un papel fundamental, precisando, sin embargo, que con esto no se quiere significar que el peso se inscriba solamente a dicho estereotipo.

81. En primer lugar, en la Sentencia C-246 de 2017 la Corte estudió dos disposiciones incorporadas en la Ley 1799 de 2016, por la cual «se prohíben los procedimientos médicos y quirúrgicos para menores de edad y se dictan otras disposiciones»¹³⁵. Reconoció que «la cultura estética que define qué es hermoso y qué no, está definida por patrones específicos de esbeltez, tamaño y forma del cuerpo», destacando, además, que dicha *cultura* ha estado «dirigida en mayor medida hacia las mujeres, por lo tanto, cualquier regulación en ese ámbito también tiene un impacto mayor para ellas»¹³⁶. En esa medida, explicó que, aunque la norma no se dirigiera únicamente a las mujeres, era evidente que las afectaba más que a los hombres y el análisis debía hacerse de forma diferenciada. Asimismo, señaló que los

¹³⁵ La sentencia decidió la demanda de inconstitucionalidad presentada contra los artículos 3 —que regula la prohibición— y 5 —sobre restricciones publicitarias— de la Ley 1799 de 2016.

¹³⁶ Reiterada en la Sentencia SU-239 de 2024.

estereotipos estéticos de género vulneran el derecho a la igualdad y resaltó que, a partir del artículo 13 de la Constitución como de la Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer de Naciones Unidas (CEDAW), existe un deber positivo del Estado de adoptar medidas para eliminar patrones culturales y sociales que imponen barreras para el pleno ejercicio de la ciudadanía¹³⁷.

82. A partir de estas consideraciones, la Sala Plena concluyó, por un lado, que la prohibición de realización de procedimientos médicos y quirúrgicos [art. 3] era exequible bajo el entendido de que «no se aplica a los adolescentes mayores de 14 años que tengan la capacidad evolutiva, para participar con quienes tienen la patria potestad en la decisión acerca de los riesgos que se asumen con este tipo de procedimientos y en cumplimiento del consentimiento informado y cualificado»; y, por el otro, que la disposición que restringía la promoción publicitaria dirigida a menores de edad sobre cirugías estéticas, consultorios y clínicas estéticas, entre otros [art. 5], era exequible. En uno y otro caso, un aspecto esencial del examen radicó en que una de las finalidades imperiosas de la Ley consistía en «la **eliminación de estereotipos negativos mediante el desincentivo de la adecuación a prototipos de belleza específicos**, particularmente en cuanto al peso y al tamaño y forma de los senos y glúteos. Tampoco es posible desconocer que estos estereotipos se encuentran afincados en la cultura y en la sociedad y tienen un impacto principalmente en las mujeres».

83. Por su parte, en la Sentencia SU-239 de 2024, la Corte Constitucional conoció casos relacionados con el acceso a cirugías estéticas, reconstructivas y funcionales para el retiro de implantes mamarios y biopolímeros, e hizo referencia a los estereotipos estéticos y a su impacto particular en las mujeres. Se reconoció que el canon de belleza relacionado con una noción de cuerpo «ideal» ha mutado significativamente a través de la historia, no obstante, ha mantenido un determinante común: «son una construcción sexuada y patriarcal». Este «deber ser» del aspecto corporal tiene su origen en los estereotipos de género¹³⁸ y se convierte en una presión por encajar y ajustarse para cumplir con el molde impuesto. Precisamente, el término de *violencia estética* ha sido acuñado en la academia para referirse a la presión social y las expectativas impuestas a las mujeres para que se adhieran a ciertos estándares de belleza¹³⁹, entre estos, un *peso* específico. Advirtió esta Corporación en dicha

¹³⁷ La Corte Constitucional consideró la exequibilidad, en particular del artículo 3, bajo el entendido de que «la prohibición allí prevista no se aplica a los adolescentes mayores de 14 años que tengan la capacidad evolutiva, para participar con quienes tienen la patria potestad en la decisión acerca de los riesgos que se asumen con este tipo de procedimientos y en cumplimiento del consentimiento informado y cualificado».

¹³⁸ Las clases de estereotipo de género son diversas en tanto se refieran a las capacidades intelectuales o cognitivas de las mujeres, a su perfil psicosocial o a sus características biológicas. Rebecca J. Cook y Simone Cusack resaltan cuatro tipos: de sexo, sexuales, sobre los roles sexuales y compuestos. «Los estereotipos de sexo se centran en las diferencias físicas y biológicas entre hombres y mujeres (v.g. la fuerza física relativa de hombres y mujeres). Los estereotipos sexuales se refieren a la interacción sexual entre hombres y mujeres. Los estereotipos sobre los roles sexuales aluden a los roles y comportamientos que se atribuyen a y se esperan de, los hombres y las mujeres con base en sus construcciones físicas, sociales y culturales. Los estereotipos compuestos son estereotipos de género que interactúan con otros estereotipos que asignan atributos, características o roles a diferentes subgrupos de mujeres». Corte Constitucional, Sentencia T-212 de 2021.

¹³⁹ En el artículo «La belleza es ‘un mecanismo de dominación patriarcal que mantiene la desigualdad entre hombres y mujeres’», Esther Pineda explica que la categoría ‘violencia estética’ es «una violencia psicológica que tiene consecuencias físicas en las mujeres producto de la imposición de un canon de belleza». En su libro «Bellas para morir: estereotipos de género y violencia estética contra la mujer», la define como «las narrativas, representaciones y prácticas que ejercen presión y discriminación sobre las mujeres para obligarlas a satisfacer al canon de belleza, el cual se fundamenta en cuatro elementos fundamentales: el sexismo, el racismo, la gordofobia y la gerontofobia» (p. 97) <https://amecopress.net/La-belleza-es-un-mecanismo-de-dominacion-patriarcal-que-mantiene-la-desigualdad-entre-hombres-y-mujeres>. Ver también el artículo La presión estética una manifestación más de violencia contra las mujeres

providencia que la imposición de los estereotipos estéticos «se desarrolla de forma diferente en cada lugar, mutan según la época y dependen de las características de cada comunidad, por lo que su abordaje requiere de una mirada atenta y contextualizada». Asimismo, enfatizó en que las normas sociales no solo refuerzan roles de género perjudiciales, sino que también ejercen presión sobre las mujeres para que se ajusten a ellos, lo que puede afectar su autoestima y bienestar mental.

4.2. Referencia a las discusiones teóricas sobre este asunto

84. *La construcción social negativa detrás de la gordura o la obesidad.* La literatura especializada ha documentado que la gordura o la obesidad se ha constituido como un estigma social¹⁴⁰. Según afirman Valerie Alvarado y Kristel Sancho (2011) en su ensayo titulado *La belleza del cuerpo femenino*, la obesidad es una condición estigmatizada, valorada de forma negativa y socialmente asociada a la pobreza, al mal gusto, a la pereza, el sedentarismo, el abandono, el descuido, la mala alimentación, a la carencia de compromiso y disciplina, a la insuficiencia moral y a la falta de voluntad de las personas¹⁴¹. Según Laura Contreras (2016), se relaciona con un diagnóstico de enfermedad actual o potencial y una sentencia de muerte física o social. Estos juicios no se limitan a la esfera privada, sino que se proyectan en decisiones sobre empleo, acceso a servicios, trato cotidiano y diseño de espacios, incluidos los sistemas de transporte¹⁴².

85. Esta construcción negativa se refleja en una gran variedad de ámbitos de la sociedad y, lastimosamente, suele verse como una «forma socialmente aceptable de discriminación»¹⁴³. Por un lado, el sesgo de peso se refiere a situaciones en que las personas reciben juicios negativos o injustos basados en su tamaño corporal o peso. Se manifiesta como actitudes negativas, suposición de estereotipos, o ataques verbales o físicos hacia alguien con un cuerpo diferente. También puede estar incorporado en los entornos físicos y sociales (equipos médicos, mobiliario, lenguaje). Por otro lado, el estigma de peso ocurre cuando a una persona se le atribuyen ciertas características de personalidad o comportamiento debido a su tamaño corporal percibido. Quienes son estigmatizados por tener un cuerpo más grande son desvalorados, marginados y criticados por no cumplir el estándar social de belleza. Esto conduce a discriminación basada en el peso, que puede manifestarse como microagresiones o trato inequitativo explícito¹⁴⁴.

86. En artículos académicos y científicos se encuentran formas implícitas y explícitas de sesgos que se perpetúan en distintos escenarios al momento de hablar de peso. El sesgo implícito opera a nivel subconsciente: los individuos forman concepciones negativas automáticas sobre personas con cuerpos más grandes,

(2018) Ana Patricia Balseca Veloz.

¹⁴⁰ Según el sociólogo Erving Goffman, el estigma es «un atributo que vuelve al sujeto diferente de los demás (dentro de la categoría de personas a la que él tiene acceso) y lo convierte en alguien menos apetecible —en casos extremos, en una persona casi enteramente malvada, peligrosa o débil—. De este modo, dejamos de verlo como una persona total y corriente para reducirlo a un ser inficionado y menospreciado. Un atributo de esa naturaleza es un estigma, en especial cuando él produce en los demás, a modo de efecto, un descrédito amplio; a veces recibe también el nombre de defecto, falla o desventaja» (Goffman, 2006, p. 12).

¹⁴¹ Valerie Alvarado y Kristel Sancho (2011) en Esther Pineda 2020.

¹⁴² Estudio: La estigmatización social de la obesidad. De Domingo Bartolomé, M. Y López Guzmán, J. Publicado por el Área de Humanidades Farmacéuticas del Departamento de Farmacología y Toxicología de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Navarra. Disponible en: <https://aebioetica.org/revistas/2014/25/84/273.pdf>.

¹⁴³ Sharon M. Fruh. *Weight Bias and Stigma: Impact on Health* (2021). 56(4): 479–493. doi:10.1016/j.cnur.2021.07.001.

¹⁴⁴ *Ibidem*.

frecuentemente sin ser conscientes de ello. Se ha medido con la Prueba de Asociación Implícita (IAT), que evalúa la velocidad con que las personas asocian conceptos como «gordo/bueno» o «delgado/malo». Los estudios muestran que las personas asocian más fácilmente «delgado» con «bueno» y «gordo» con «malo». El sesgo explícito se refiere a acciones o pensamientos conscientes e intencionales. Quienes lo ejercen mantienen actitudes negativas y prejuicios hacia grupos de personas y son plenamente conscientes de sus opiniones. Se manifiesta frecuentemente como estereotipos: creer que las personas con cuerpos con mayor peso son perezosas, carecen de voluntad o están desmotivadas.

87. *Interseccionalidad y peso.* Asimismo, varias investigaciones precisan que la estigmatización por peso afecta de forma diferenciada a las mujeres. Trabajos como el de Esther Pineda en su texto *Bellas para morir: Estereotipos y violencia estética contra la mujer* (2020) relata cómo «las mujeres gordas, al no responder a los estereotipos de belleza instaurados con frecuencia, son ridiculizadas, culpabilizadas, avergonzadas, descalificadas, marginadas, anuladas, desexualizadas y violentadas de forma verbal, psicológica y física». Asimismo, son invisibilizadas en los medios de comunicación y en los diferentes ámbitos de socialización y representación social, pues su imagen se considera indeseable. Aunado a ello, son discriminadas laboralmente e inhabilitadas socialmente mediante lo que Lux Moreno (2016-2018) denomina la «estandarización, control y vigilancia de pesos y dimensiones corporales en los espacios públicos y privados; esto va desde la cantidad de personas que pueden subir a un ascensor hasta el tamaño estándar de los asientos en el transporte público, los bancos de plaza, las sillas en los restaurantes o los espacios de las duchas en los clubes»¹⁴⁵.

88. En este contexto, Esther Pineda afirma que «todos los cánones de belleza instaurados e imperantes a lo largo de la historia —incluso aquellos considerados más naturales, voluminosos y robustos— han estado siempre fundamentados sobre la premisa del antipeso y la delgadez»¹⁴⁶. Así, a las mujeres, en las diferentes etapas de la historia y en los diferentes momentos de su vida, se les ha exigido y se les continúa exigiendo ser altas, esbeltas y «delgadas» para ser consideradas bellas. Aclara Pineda en su texto que «este ideal de delgadez se genera no solo porque la delgadez sea atractiva, sino también a través de un rechazo sistemático hacia modelos estéticos fundamentados en cuerpos normales o con sobrepeso»¹⁴⁷.

89. *Implicaciones de las construcciones negativas sobre la gordura y la obesidad.* Autoras como Jeannine A. Gailey (2022) han recalcado que la opresión de las personas gordas es tanto sistemática como sistémica, ya que las ideologías negativas sobre la gordura impregnan las instituciones públicas y sociales¹⁴⁸. La clasificación de la «obesidad» como epidemia y como enfermedad por parte de la Asociación Médica Americana (AMA) resultó en su etiquetamiento como problema social y condición patológica que necesita remediarse. Este acercamiento denota otro concepto relevante en esta materia: la violencia simbólica. Esta, como forma de dominación, se normaliza en el tejido social de la vida cotidiana y sus efectos

¹⁴⁵ Esther Pineda. *Bellas para morir: Estereotipos y violencia estética contra la mujer* (2020), p. 124.

¹⁴⁶ *Ibidem.*, p. 125.

¹⁴⁷ Baile y Garrido citados en Pérez, Gabino y Baile, 2016, p. 41 y en Esther Pineda. *Bellas para morir: Estereotipos y violencia estética contra la mujer* (2020), p. 125.

¹⁴⁸ Jeannine A. Gailey. *The Violence of Fat Hatred in the 'Obesity Epidemic' Discourse* (2022), p. 362.

constituyen formas de capital corporal que delimitan fronteras entre cuerpos legítimos e ilegítimos, señalando el valor y el estatus de las personas¹⁴⁹.

90. *Hiper(in)visibilidad*. Gailey (2014) argumenta que todos los cuerpos existen en un espectro de visibilidad. Quienes tienen privilegios son visibles e invisibles cuando les conviene. Por ejemplo, «una mujer delgada, blanca y de clase media es rápidamente atendida —visible— en una tienda de ropa, pero apenas notada —invisible— al abordar un avión. Las mujeres gordas, en cambio, son ignoradas o completamente descartadas en una tienda de ropa —hiperinvisibles— y convertidas en espectáculo —hipervisibles— cuando solicitan un extensor de cinturón de seguridad en un vuelo»¹⁵⁰.

91. Gailey y Harjunen (2019)¹⁵¹, al comparar datos de mujeres finlandesas y norteamericanas con sobrepeso, integran datos provenientes de dos culturas distintas para examinar las experiencias corporales de este grupo de mujeres y abordan un ámbito escasamente teorizado por el feminismo convencional, esto es, las experiencias vividas de las mujeres con sobrepeso. Las autoras concluyen que la hiper(in)visibilidad¹⁵² y la liminalidad¹⁵³ son dos caras de un mismo fenómeno: la ambigüedad de la posición y la experiencia de estas mujeres como sujetos simultáneamente visibles e invisibles, pero nunca plenamente reconocidas. Esta construcción constituye uno de los mecanismos centrales mediante los cuales el mayor peso se produce y se mantiene como condición marginada y marginalizante, perpetuando el estigma y el maltrato tanto en la cultura norteamericana como en la finlandesa. Además, mencionan que los datos evidencian que el discurso hegemónico sobre el sobrepeso circula internacionalmente, trascendiendo fronteras culturales.

92. Muñoz (2020)¹⁵⁴ arguye que se debe abordar la incomodidad como una intensidad afectual¹⁵⁵, aspecto que hace en su artículo mediante la discusión de diferentes enfoques teóricos sobre la cuestión de experimentar las limitaciones de nuestros cuerpos al ser tratados como «inadecuados» por los dispositivos tecnológicos. Frente al caso de los torniquetes mariposa, académicos como Bissell (2008), Martin (2011) y Virilio (2006) han contribuido a comprender el problema de

¹⁴⁹ *Ibidem.*, p. 363.

¹⁵⁰ Jeannine A. Gailey. *The Hyper(in)visible Fat Woman*. New York: Palgrave Macmillan (2014) en Jeannine A. Gailey. *The Violence of Fat Hatred in the 'Obesity Epidemic' Discourse* (2022), p. 365.

¹⁵¹ Jeannine A. Gailey & Hannele Harjunen. *A Cross-Cultural Examination of Fat Women's Experiences: Stigma and Gender in North American and Finnish Culture* (2019) *Feminism & Psychology* 29(3):374-90.

¹⁵² Las participantes se sienten simultáneamente hipervisibles —convertidas en «espectáculo en espacios cotidianos como supermercados o la vía pública»— e hiperinvisibles, al ser ignoradas o desatendidas cuando intentan que sus necesidades sean satisfechas en diversos contextos sociales e institucionales.

¹⁵³ Las mujeres se perciben a sí mismas en un estado liminal permanente, en el que se espera que cambien y adquieran un cuerpo socialmente normativo, pero son socialmente sancionadas por no lograrlo. Este estado liminal les lleva a concebir su cuerpo «como algo ajeno a su verdadero ser interior, y la mayoría no se identifica con una identidad 'gorda'».

¹⁵⁴ Daniel Muñoz Zech. An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system. *Emotion, Space and Society*. (2020). 34. 100652. 10.1016/j.emospa.2019.100652.

¹⁵⁵ Una intensidad afectual es una carga corporal y pre-consciente que el cuerpo registra antes de ser nombrada como una emoción concreta. Este concepto hace parte de lo desarrollado por distintos autores como Spinoza, Deleuze y Massumi sobre la «teoría del afecto». Anthony Uhlmann en su capítulo *Affect, Meaning, Becoming, and Power: Massumi, Spinoza, Deleuze, and Neuroscience* del texto *Affect and Literature* (2020) recuerda que esta teoría sostiene que el afecto se distingue de la emoción en tanto el afecto es esa intensidad sin cualificar mientras que la emoción es esa misma intensidad ya capturada, fijada en el lenguaje y reducida a algo personal. El término resalta que se trata de algo que se siente en el cuerpo, que emerge en la relación entre cuerpos y objetos y que excede lo que se puede representar o articular. Bissell (2008) aplica justamente esta idea a la (in)comodidad, entendiéndola no como un estado fijo ni un juicio mental, sino como una intensidad afectual que siempre se siente corporalmente y que se produce de manera relacional y fluctuante.

la (in)comodidad corporal en entornos móviles. Si bien la comodidad se ha explorado analizando situaciones en las que los pasajeros ya se encuentran «dentro» de vehículos o sistemas, también es relevante explorar las prácticas de embarque y otras situaciones en las que se convierten en pasajeros. Por ello, cabe reflexionar sobre el malestar corporal como una preocupación para la política de transporte, abordando en particular las sutiles implicaciones afectivas que este conlleva al considerar la diversidad corporal. Al respecto, Tolia-Kelly (2006)¹⁵⁶ reconoce la importancia de explorar las intensidades afectivas de la vida cotidiana y evitar las concepciones universalistas de los cuerpos en el espacio. Esto, por cuanto la singularidad a la que se someten ciertas configuraciones corporales «magnetiza diversas capacidades de ser afectado»¹⁵⁷, y esta diversidad a veces puede implicar desigualdad.

93. Una noción explorada por Bissell (2010¹⁵⁸, 2018¹⁵⁹) es que ser pasajero y ser un ser encarnado/corpóreo son ontologías profundamente entrelazadas. Por ello, presenta el concepto de «cuerpo pasajero», entendido como un conjunto de individuos, objetos y tecnologías¹⁶⁰. Steve Woolgar (1991) desarrolla reflexiones acerca de la manera en la que las tecnologías y sus usuarios son configurados de forma recíproca. Para ello, retoma el concepto de configuración del usuario (*user configuration*), el cual alude al proceso mediante el cual las capacidades, conductas y posibilidades de actuación de los usuarios son estructuradas durante el desarrollo de una tecnología. En este sentido, al diseñarse un objeto tecnológico también se está diseñando implícitamente al usuario de dicho objeto, idea que Madeleine Akrich (1992) profundiza mediante su concepto de *script*. Dicho concepto hace referencia al conjunto de presupuestos, expectativas y representaciones que diseñadores y técnicos elaboran acerca del mundo al momento de desarrollar una tecnología, elementos que posteriormente quedan incorporados en el propio dispositivo. En consecuencia, el objeto tecnológico contiene inscrita una determinada visión del mundo, así como ciertas concepciones sobre los comportamientos, capacidades y formas de interacción esperadas de sus usuarios¹⁶¹.

94. En el marco de esta discusión es relevante, además, indicar que algunos organismos de la Organización de Naciones Unidas también se han referido al estigma y al sesgo por peso¹⁶², definiendo a este último como «las actitudes negativas hacia y las creencias acerca de otros en razón del peso. Estas actitudes negativas se manifiestan en estereotipos y/o prejuicios hacia la población con sobrepeso y obesidad». Este sesgo, a su vez, contribuye al estigma en relación con la obesidad, el cual fue definido como la etiqueta que se asigna a una persona que es víctima de un prejuicio. Los sesgos dan lugar a cursos de acción contra las personas con obesidad que pueden generar exclusión y marginalización, así como dar lugar a inequidades relacionadas, por ejemplo, sobre una atención médica inadecuada o discriminación en escenarios laborales y educativos. La Organización Mundial de la Salud, a través

¹⁵⁶ Divya Tolia-Kelly, Divya. *Affect - An Ethnocentric Encounter? Exploring the 'Universalist' Imperative of Emotional/Affectual Geographies*. (2006). Area. 38. 10.1111/j.1475-4762.2006.00682.x.

¹⁵⁷ *Ibidem.*, p.5.

¹⁵⁸ David Bissell. *Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport*. 2010. Environ. Plan. Soc. Space 28 (2), 270–289.

¹⁵⁹ David Bissell. *Transit Life. How Commuting Is Transforming Our Cities*. 2018. The MIT Press, Cambridge, MA.

¹⁶⁰ David Bissell. *Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport*. 2010. Environ. Plan. Soc. Space 28 (2), 270–289.

¹⁶¹ Daniel Muñoz Zech. An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system. *Emotion, Space and Society*. (2020). 34. 100652. 10.1016/j.emospa.2019.100652.

¹⁶² <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/507971bd-5234-4d70-a9af-8f0a9f44c500/content>.

de su Regional para Europa, ha indicado en el informe que se viene mencionando [2017] que el estigma en razón del peso es «omnipresente» y que, pese a la falta de estudios detallados en esa zona, los resultados de una investigación realizada¹⁶³ dan cuenta de que en un país de Europa del Este «el 18,7% de las personas con obesidad sufrían estigma. Para las personas con obesidad severa, la cifra era mucho mayor: el 38%».

95. Asimismo, este informe de la OMS sostuvo que: (i) en relación con la población escolar, los niños y niñas con obesidad tienen un 63% de mayores posibilidades de sufrir acoso escolar; (ii) el 54% de las personas mayores de 18 años afirman haber sido estigmatizados en el trabajo; mientras que el 69% afirmaron haber sufrido estigmatización por el sistema de salud. Finalmente, (iii) se indicó que, aunque los hombres y las mujeres experimentan esta estigmatización, el impacto en el último grupo es más intenso.

96. Así, los imaginarios sociales —que asocian la gordura con descontrol, falta de valor y desviación respecto de un canon corporal patriarcal— no solo lesionan la dignidad en el plano simbólico, sino que se traducen en barreras materiales de igualdad en el acceso al empleo, a la salud, a la educación y al espacio público, produciendo formas cotidianas de exclusión. La doctrina especializada, así como los avances de la jurisprudencia constitucional, muestra que los estereotipos y sesgos por razones de peso son una forma de discriminación estructural que afecta de forma especial a las mujeres y otras condiciones de marginación.

4.3. Algunas experiencias en derecho comparado

97. A partir del enfoque expuesto, es oportuno exponer algunos de los desarrollos comparados más relevantes. En esta sección se recopilan y analizan instrumentos normativos de otros países que se refieren a la categoría del *peso*, bien sea de manera directa o acudiendo al criterio de discapacidad, dirigidas una y otra a la protección de la diversidad corporal por razones de peso.

Tabla 1. Instrumentos normativos de otros países sobre discapacidad y su mención o no sobre obesidad y/o sobrepeso

Regulación normativa por Estado
<u>Estados Unidos de América</u> I. Ley de Estadounidenses con Discapacidades - Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA)¹⁶⁴ - La Ley de derechos civiles prohíbe la discriminación por discapacidad en el empleo, los servicios públicos, el transporte y los lugares públicos. Establece estándares de accesibilidad y exige la eliminación de barreras arquitectónicas. - Las personas con obesidad mórbida pueden considerarse como personas con una situación de discapacidad si limita una gran parte de sus actividades diarias. - La ADA Amendments Act (ley de enmienda) de 2008 amplió la interpretación de qué significa tener una discapacidad. II. Leyes estatales / ciudades

¹⁶³ El informe cita la siguiente investigación: Sikorski C, Spahlholz J, Hartlev M, Riedel-Heller S. Weight-based discrimination: an ubiquitary phenomenon? Int J Obes (Lond) 2016;40(2):333–7.

¹⁶⁴ Disponible en: <https://www.ada.gov/law-and-reg/ada/>

Regulación normativa por Estado
Elliott-Larsen Civil Rights Act (Ley de Derechos Civiles Elliott-Larsen)¹⁶⁵ – Michigan - El Estado de Michigan constituye un referente singular en el ordenamiento jurídico estadounidense en materia de protección contra la discriminación por peso corporal. La Elliott-Larsen Civil Rights Act (ELCRA), promulgada en 1976, incorpora expresamente el peso y la estatura como categorías protegidas, junto con otras características como la raza, el sexo, la religión, el origen nacional y la edad. - El ámbito de aplicación de dicha norma comprende las esferas del empleo, la vivienda, la educación y el acceso a lugares públicos, otorgando a los ciudadanos michiguenses un marco de protección más amplio que el previsto en la legislación federal. En efecto, a diferencia de la Americans with Disabilities Act —que exige la acreditación de una discapacidad de origen fisiológico para habilitar una reclamación por discriminación por peso—, la ELCRA no impone tal requisito, lo que permite a los afectados ejercer acciones legales de manera directa e independiente. - Por la singularidad de su contenido y el alcance de sus disposiciones, esta legislación ha sido ampliamente citada por la doctrina y por organizaciones de derechos civiles como modelo normativo de referencia para el desarrollo de legislación antidiscriminación por peso a nivel federal y en otros estados de la Unión. New York City Human Rights Law (Ley de Derechos Humanos de la Ciudad de Nueva York)¹⁶⁶ - Modificada en 2023 para prohibir la discriminación basado en peso y altura. Santa Cruz, CA (1992), San Francisco, CA (2000) - Incluyen explícitamente la categoría de peso en la prohibición de la discriminación. Washington D.C - Protege la «aparición personal» de discriminación, lo cual se puede utilizar respecto del peso. Binghamton (NY), Madison (WI), Urbana (IL) - Leyes locales que prohíben la discriminación por razones de peso.
<u>Consejo de Europa</u> Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) En el caso Moraru vs Rumania, el Tribunal de Estrasburgo concluyó que el «tamaño» es un rasgo personal protegido por el artículo 14 del Convenio Europeo de Derechos Humanos. Señaló que los Estados pueden fijar criterios de selección para el acceso a instituciones militares y que la interoperabilidad y la seguridad nacional son fines legítimos, sin embargo, no se encontró una justificación objetiva y razonable para negar el acceso al proceso de selección por el tamaño y peso de la persona¹⁶⁷.
<u>Unión Europea</u> Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) En el caso Kaltoft de 2014¹⁶⁸, que se enmarcó en un escenario laboral, el Tribunal dictaminó que la obesidad

¹⁶⁵ Disponible en: <https://share.google/hxyE84IXyd1JJgiOm>.

¹⁶⁶ Disponible en: <https://www.nyc.gov/site/cchr/law/text-of-the-law.page>.

¹⁶⁷ Disponible en: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:\[%22001-220667%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:[%22001-220667%22]}).

¹⁶⁸ Mediante sentencia del 18 de diciembre de 2014, dictada en el asunto C-354/13, Fag og Arbejde (FOA) contra Kommunernes Landsforening, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) abordó la cuestión de si la obesidad puede constituir una forma de discriminación prohibida en el ámbito laboral conforme al derecho de la Unión Europea. Los hechos que dieron origen al litigio se relacionan con el despido del señor Karsten Kaltoft, trabajador que se había desempeñado durante quince años como cuidador de menores al servicio de un municipio danés, y quien alegó que la terminación de su relación laboral obedeció exclusivamente a su condición de obesidad. Ante la cuestión planteada, el Tribunal estableció los siguientes criterios jurídicos: (i) la obesidad, considerada en sí misma, no constituye una categoría protegida de manera autónoma y general bajo el derecho de la Unión Europea en materia de igualdad de trato en el empleo, toda vez que las directivas aplicables no la contemplan expresamente como motivo de discriminación prohibido. (ii) No obstante lo anterior, el Tribunal precisó que cuando la obesidad de un trabajador alcanza un grado tal que le impide participar plenamente en la vida profesional en igualdad de condiciones con los demás trabajadores, dicha condición puede ser subsumida en el concepto de discapacidad en el sentido de la Directiva 2000/78/CE del Consejo, relativa al establecimiento de un marco general para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación, quedando en consecuencia amparada por las protecciones que dicho instrumento normativo confiere. (iii) El Tribunal subrayó que el criterio determinante para la calificación jurídica de la condición no es su etiología o causa originaria,

Regulación normativa por Estado
en sí misma no constituye una categoría protegida. Sin embargo, si la obesidad causa discapacidades físicas, mentales o psicológicas a largo plazo, que impiden la plena participación en la vida profesional, puede considerarse una discapacidad según la legislación de la UE. Legislación aplicable: Directiva 2000/78/CE sobre igualdad en el empleo¹⁶⁹: prohíbe la discriminación en el empleo por motivos de discapacidad.
<u>Reino Unido</u> Equality Act 2010 (Ley de Igualdad de 2010)¹⁷⁰ Protege contra la discriminación por discapacidad. La obesidad por sí sola no constituye una característica protegida. Sin embargo, las afecciones relacionadas con la obesidad (diabetes, problemas de movilidad, apnea del sueño) pueden considerarse discapacidades. Los tribunales han dictaminado que la obesidad puede constituir una discapacidad si limita sustancialmente las actividades cotidianas.
<u>Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica</u> • Canadian Human Rights Act (Ley canadiense de derechos humanos)¹⁷¹ y Accessible Canada Act (Ley de Accesibilidad de Canadá)¹⁷² • Australia: Disability Discrimination Act (Ley de Discriminación por Discapacidad) 1992¹⁷³ • Nueva Zelanda: Human Rights Act (Ley de Derechos Humanos)1993¹⁷⁴ • Sudáfrica: Employment Equity Act 55 of 1998 (Ley de Equidad en el Empleo 55 de 1998)¹⁷⁵ Estos instrumentos protegen a las personas en situación de discapacidad de la discriminación, pero no incluyen la obesidad explícitamente. Sin embargo, puede ser protegida si conlleva a limitaciones que la categoricen como discapacidad.
<u>Francia y Bélgica</u> Incluyen la apariencia física, el tipo de cuerpo y otras características como categorías de protección, por lo que se denuncia la discriminación basada en peso. Francia: Art. L.1132-1 del Código Laboral¹⁷⁶. Protege una larga lista de características, entre ellas expresamente la apariencia física, aplicable a todo tipo de relación laboral —contratos indefinidos, temporales, a tiempo parcial— así como a practicantes y candidatos a empleo. Bélgica: Ley Antidiscriminación del 10 de mayo de 2007. Los criterios protegidos bajo esta ley incluyen expresamente las características físicas o genéticas, la edad, orientación sexual, estado civil, nacimiento, capacidad económica, ideología, idioma, estado de salud, discapacidad y origen social. El organismo estatal UNIA, encargado de hacer cumplir la ley, lo confirma con casos reales: la legislación antidiscriminación de las diversas entidades del país prohíbe la discriminación basada en características físicas. Una diferencia de trato basada en ellas solo puede hacerse si está objetivamente justificada por un propósito legítimo (por ejemplo, un puesto militar puede limitarse a una proporción máxima de peso/altura para ciertas posiciones), y siempre que los medios para alcanzar ese propósito sean apropiados y necesarios. De lo contrario, constituye discriminación¹⁷⁷.

sino el impacto funcional que genera en la capacidad del trabajador para el desempeño de sus funciones laborales, conforme a la definición de discapacidad adoptada por la jurisprudencia comunitaria. La relevancia jurídica de esta resolución radica en que, si bien no reconoce una protección general e incondicionada frente a la discriminación por obesidad, sienta las bases para que dicha condición pueda ser tutelada bajo el concepto de discapacidad cuando concurren los requisitos funcionales exigidos, dejando la determinación concreta a los tribunales nacionales en cada caso particular. Disponible en: <https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/document?source=document&docid=160935&doclang=ES>.

¹⁶⁹ Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32000L0078>.

¹⁷⁰ Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents>.

¹⁷¹ Disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/h-6/>.

¹⁷² Disponible en: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-0.6/>.

¹⁷³ Disponible en: https://www.un.org/development/desa/disabilities/wp-content/uploads/sites/15/2019/11/Australia_The-Disability-Discrimination-Act-1992-Cth-DDA.pdf.

¹⁷⁴ Disponible en: <https://www.legislation.govt.nz/act/public/1993/82/en/latest/#DLM304212>.

¹⁷⁵ Disponible en: <https://www.labour.gov.za/DocumentCenter/Acts/Employment%20Equity/Act%20-%20Employment%20Equity%201998.pdf>.

¹⁷⁶ Disponible en: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045391841.

98. Esta tabla ofrece un panorama comparativo del tratamiento jurídico que distintos países y regiones otorgan a la discriminación por peso u obesidad. De su análisis se desprende que, en la mayoría de los ordenamientos estudiados en esta muestra, el peso corporal no se reconoce como categoría protegida autónoma, sino que su tutela se articula, principalmente, a través de la noción de discapacidad.

99. *Estados Unidos de América.* Estados Unidos presenta el marco normativo más desarrollado y heterogéneo en esta materia. A nivel federal, la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (*Americans with Disabilities Act* de 1990) –y su enmienda en 2008– establece que la obesidad mórbida puede calificar como discapacidad cuando limita sustancialmente las actividades cotidianas de una persona. No obstante, la ausencia de una ley federal específica sobre discriminación por peso ha generado un panorama fragmentado, en el que la protección varía considerablemente según la jurisdicción local. Estados como Michigan y ciudades como Nueva York (cuya *Human Rights Law* fue modificada en 2023), San Francisco, Washington D.C. y otras localidades han adoptado disposiciones que prohíben expresamente la discriminación por razones de peso o apariencia física.

100. En el texto «[e]l estigma de la obesidad: una revisión y actualización»¹⁷⁸ se cuestiona precisamente el hecho de que ante la ausencia de legislación específica los afectados deban recurrir a leyes existentes, principalmente, la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (*Americans with Disabilities Act*). Esto, en tanto su aplicación es limitada; para acogerse a ella, la obesidad debe calificarse como discapacidad con causa fisiológica demostrable, requisito que la mayoría de los demandantes no logra cumplir. Un enfoque alternativo consiste en alegar que la obesidad es percibida como *discapacitante* por terceros, estrategia que ha mostrado mayor éxito en los tribunales, aunque su uso sigue siendo poco frecuente en la práctica. En términos generales, dicho estudio resalta que las leyes sobre discapacidad resultan insuficientes para proteger adecuadamente a las personas con mayor cantidad de peso frente a la discriminación.

101. Rebecca Puhl, directora de investigación e iniciativas contra el estigma relacionado con el peso en el Centro Rudd de Política Alimentaria y Obesidad de la Universidad de Yale, comenta frente a la situación de Estados Unidos que existe una «aceptabilidad social de las actitudes negativas hacia las personas con obesidad»¹⁷⁹ y que la discriminación por peso es común en ese país. En un estudio reciente, examinó la prevalencia de múltiples formas de discriminación en una muestra representativa a nivel nacional de 2.290 adultos estadounidenses, y encontró que la discriminación por peso es común entre los estadounidenses, con tasas relativamente cercanas a la prevalencia de la discriminación racial y por edad¹⁸⁰. Entre las mujeres, la discriminación por peso fue incluso más común que la discriminación racial.

102. Entre todos los adultos del estudio, la discriminación por peso fue más prevalente que la discriminación por etnia, orientación sexual y discapacidad física. Casi el 60% de los participantes en su estudio que reportaron discriminación por

¹⁷⁷ UNIA. Disponible en: <https://www.unia.be/en/discrimination-physical-characteristics>.

¹⁷⁸ Rebecca M. Puhl and Chelsea A. Heuer *The Stigma of Obesity: A Review and Update* (2009) 17, 941–964. doi:10.1038/oby.2008.636.

¹⁷⁹ Rebecca Puhl, *Weight Discrimination: A Socially Acceptable Injustice* (2008). Disponible en <https://www.obesityaction.org/resources/weight-discrimination-a-socially-acceptable-injustice/>.

¹⁸⁰ *Ibidem*.

peso experimentaron al menos un caso de discriminación laboral, como no ser contratados para un trabajo. Se evidenció además que, en promedio, las probabilidades de que una persona sea discriminada por su peso aumentan a medida que su peso corporal aumenta. De acuerdo con sus resultados, el 10% de las mujeres con «sobrepeso» reportaron discriminación por peso, el 20% de las mujeres con «obesidad» reportaron discriminación por peso y el 45% de las mujeres con «obesidad severa» reportaron discriminación por peso¹⁸¹. Las tasas para los hombres fueron significativamente más bajas: el 3% de los hombres con «sobrepeso», el 6% de los hombres con «obesidad» y el 28% de los hombres con «obesidad severa» reportaron discriminación por peso. Este hallazgo también indicó que las mujeres comienzan a experimentar discriminación por peso con niveles más bajos de peso corporal que los hombres¹⁸².

103. *Consejo de Europa*. Resulta relevante el caso *Moraru vs. Rumania* (2012)¹⁸³, en el cual el Tribunal Europeo de Derechos Humanos determinó que los requisitos de altura y peso para participar en el examen de ingreso a un programa de medicina militar vulneraban el artículo 14 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (en relación con el artículo 2 del Protocolo núm. 1 al Convenio). Explicó que el artículo 14 no incluye textualmente la altura o el peso en la prohibición de discriminación, pero la lista no es exhaustiva y permite añadir características bajo la categoría de «otra condición». En el caso particular, consideró que el tamaño de la demandante era un «rasgo genético» y gozaba de protección. Aunque se trata de un rasgo genético, esta decisión es considerada un precedente importante que abre el camino en relación con la discriminación basada en la apariencia física de las personas.

104. *Unión Europea*. En el ámbito de la Unión Europea, el criterio rector fue establecido por el Tribunal de Justicia en el caso *Kaltoft* de 2014, en el que se determinó que la obesidad no constituye por sí misma una categoría protegida. Sin embargo, en dicha providencia el Tribunal reconoció que, cuando la obesidad genera limitaciones físicas, mentales o psicológicas de carácter duradero que impidan la plena participación en la vida laboral, podrá ser considerada una discapacidad en los términos de la Directiva 2000/78/CE sobre igualdad en el empleo. Este criterio es seguido por Estados miembros como Dinamarca, Alemania, Francia y España.

105. *Reino Unido*. Aquí se aplica un enfoque análogo al europeo a través de la *Equality Act* de 2010. Bajo este marco, la obesidad en sí misma no constituye una característica protegida; no obstante, las afecciones médicas asociadas –tales como la diabetes, las dificultades de movilidad o la apnea del sueño– pueden ser reconocidas como discapacidades cuando limitan de manera sustancial las actividades ordinarias de la persona.

106. Por su parte, *Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica* comparten un enfoque similar, dado que sus respectivas legislaciones antidiscriminación protegen a las personas en situación de discapacidad, pero ninguna de ellas incluye la obesidad como categoría explícitamente protegida. La protección resulta posible únicamente cuando la condición genera limitaciones funcionales suficientes para ser clasificadas como discapacidad conforme a cada ordenamiento nacional. Finalmente, Francia y Bélgica adoptan el enfoque más amplio de los analizados al incluir la apariencia

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

¹⁸³ Disponible en: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:\[%22001-220667%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:[%22001-220667%22]})

física y el tipo de cuerpo como categorías expresamente protegidas en sus leyes antidiscriminación. Este modelo permite denunciar la discriminación por peso de forma directa, sin necesidad de acreditar la existencia de una discapacidad subyacente. Lo anterior, evitando patologizar la discriminación en estos casos.

107. A partir del estudio anterior, la Sala de Revisión evidencia que, en términos generales, existe una tendencia predominante hacia el uso del modelo social de la discapacidad como vía de protección frente a la discriminación hacia las corporalidades diversas en razón del peso, con notables excepciones que apuntan hacia un reconocimiento más directo e independiente de esta categoría. La modificación de la normativa de la ciudad de Nueva York en 2023 sugiere que esta última tendencia ha venido consolidándose en años recientes. No obstante, se evidencia un vacío legislativo en esta materia con oportunidad de construcción hacia un modelo que se aleje del biomédico y que se centre más en la aplicación de un enfoque de protección de derechos humanos y la igualdad, que además respete el libre desarrollo de la personalidad, la autonomía y la libertad individual. Lo anterior, sea aplicando el modelo social de la discapacidad para la protección de personas con corporalidades diversas o constituyendo una categoría de protección específica para la discriminación por razones de peso.

108. Por último, los enfoques internacionales expuestos permiten perfilar dos planos de análisis: de un lado, su aproximación como un problema de derechos humanos, en particular en relación con el derecho a la igualdad y la prohibición de discriminación; y, de otro lado, la consideración de que algunas reglas aplicables a quienes se encuentran en una situación de discapacidad pueden ser utilizadas para garantizar los derechos de las personas con cuerpos diversos por razón del peso. Sobre el primer aspecto, la Sala de Revisión ha venido ocupándose en este apartado; sobre el segundo, se hará referencia en la segunda parte, conforme al programa propuesto, oportunidad en la que precisará cómo la doctrina internacional ha entendido el vínculo entre discapacidad, obesidad o sobrepeso y la accesibilidad a los espacios públicos.

4.4. *Corporalidades diversas en razón del peso como criterio problemático de diferenciación*

109. Tomando en cuenta los aspectos generales expuestos en el apartado 3 *supra*, así como aquellos específicos que la Sala ha venido exponiendo en este, es posible afirmar la concurrencia de una serie de elementos que la llevan a preguntarse si el criterio de la diversidad corporal en razón del peso [el *peso*] es un criterio sospechoso o, por lo menos, semisospesoso. Para atender este cuestionamiento son importantes tres premisas.

110. En primer lugar, el *peso* no ha sido considerado de manera autónoma como un criterio sospechoso o semisospesoso, esto en la medida en la que no fue incluido por la Asamblea Nacional Constituyente en el artículo 13, inciso 1º, y tampoco existe jurisprudencia constitucional que le haya dado una de dichas connotaciones. No obstante, vale la pena destacar que el *peso* sí ha sido asociado por la jurisprudencia constitucional al estereotipo de belleza, cuyo impacto ha sido diferencial respecto de las mujeres. Esto es, sí existe un reconocimiento jurisprudencial de que la categoría del *peso* se incorpora en estereotipos que por la discriminación que generan respecto de determinados grupos, como el de las mujeres, deben erradicarse. No obstante,

como categoría autónoma no se ha indicado que sea constitucionalmente problemático.

111. En segundo lugar, existe evidencia de la discusión actual en la literatura especializada y en los sistemas de derecho de otros países sobre el lugar que debe tener el *peso* al asumir el análisis de fenómenos de discriminación. El panorama expuesto al hacer referencia a la literatura especializada, da cuenta de un debate en torno a la existencia de situaciones de discriminación respecto de este grupo poblacional en diferentes espacios públicos, a partir de estereotipos negativos que llamarían la atención sobre deficiencias relacionadas con lo saludable, lo estético y lo moral¹⁸⁴, lo que se traduce en cuerpos enfermos y asociados con lo no bello, además de personas irresponsables, sedentarias, descuidadas y perezosas, incapaces de autocontrolarse y, por lo tanto, poco disciplinadas, entre otras, situaciones que dan lugar a la denominada *gordofobia*. Preconcepciones que, además, estarían tan arraigadas en la sociedad que en muchas ocasiones pasan desapercibidas. Por su parte, se demostró que en muchos países la discusión normativa se viene dando y que, aunque algunos han incluido el *peso* en sus leyes como categoría discriminatoria, otros han intentado asumir una protección a partir del criterio de discapacidad.

112. En tercer lugar, ha quedado en evidencia que los estereotipos negativos en contra de la población con sobrepeso o con obesidad tienen la potencialidad de impactar el respeto, protección y garantía de los derechos, por lo cual, no solo es importante reconocer —*nombrar*— dicha realidad sino tomar medidas para evitar la existencia de tratos diferenciados que, por no encontrar una justificación razonable y objetiva, sean discriminatorios.

113. Con fundamento en estas premisas, la Sala debe valorar si la diversidad corporal por peso satisface uno o varios de los requisitos que la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha previsto para considerar problemático un criterio de diferenciación, así como precisar si es necesario su reconocimiento o, como lo han hecho distintos ordenamientos, es posible subsumirlo en otras categorías que brinden protección al grupo.

114. *La diversidad corporal por peso puede considerarse como rasgo permanente de las personas.* Tanto la Corte Constitucional, como la Organización Mundial de la Salud y, cada vez con mayor contundencia, los estudios científicos, han reconocido que el sobrepeso y la obesidad son de origen *multifactorial*¹⁸⁵ y no un asunto que pueda generalizarse como de *voluntad* —aproximación que contradice abierta y directamente los estereotipos de las personas con cuerpos diversos en razón del peso, por ejemplo, relacionados con desviaciones morales—. En diciembre del año 2025, la OMS sostuvo que en la mayoría de casos «se debe[n] a factores ambientales y psicosociales y variantes genéticas»¹⁸⁶.

¹⁸⁴ Al respecto, la la Defensoría delegada para Asuntos Constitucionales y legales indicó que «[l]a discriminación por peso no se reduce a ofensas o malos modales. Suele expresarse como un patrón estructural de estigmatización que se atribuye a los cuerpos gordos: (i) un déficit moral (pereza, falta de voluntad), (ii) un déficit estético (cuerpo incorrecto de acuerdo con los parámetros establecidos socialmente), y (iii) un déficit sanitario (presunción de enfermedad o discapacidad física), con efectos materiales como la exclusión, trato degradante y barreras de acceso»

¹⁸⁵ *Cfr.* Sentencia T-432 de 2022.

¹⁸⁶ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/obesity-and-overweight>.

115. Más recientemente, en una investigación publicada el 13 de mayo de este año por la revista científica Nature¹⁸⁷, se concluyó que el aumento de la obesidad se estabilizaba en países desarrollados, mientras que, por el contrario, el aumento se aceleraba en países en desarrollo; un estudio que, evaluando la dinámica mundial desde 1980 a 2024, señala que no es posible hablar en términos generalizantes de las determinantes del peso, pues «varían entre países y cambian con el tiempo debido a cambios en las tecnologías de producción, procesamiento, almacenamiento y transporte de alimentos que afectan la disponibilidad y el costo de diversos alimentos; los recursos económicos de los países y los hogares; las normas y el conocimiento social; las prácticas corporativas y comerciales; y las políticas fiscales y regulatorias que afectan el precio y la disponibilidad de los alimentos»¹⁸⁸.

116. Dicho esto, indicativo de que la «gordura» y la «obesidad» no pueden tomarse como una condición que pueda abandonarse a fuerza de voluntad y que, por lo tanto, de la que las personas puedan simplemente desprenderse¹⁸⁹; lo relevante a partir de un enfoque de derechos humanos es reconocer que la existencia de la diversidad corporal en razón del peso exige su lugar en el espectro pleno de la dignidad y un reconocimiento por parte de la justicia constitucional en tanto puede tener un nexo directo con la identidad de la persona. Esto, con independencia de los compromisos de política pública, por un lado, o de los compromisos de los movimientos sociales que encuentran allí un espacio de reconocimiento político e identitario, por otro.

117. La diversidad corporal en razón del peso, tal como ha quedado ampliamente documentado en esta decisión, *ha sido objeto de preconcepciones y estigmatizaciones negativas* sobre un grupo poblacional, las cuales no son recientes, sino que han estado ligadas históricamente con aquello que, por oposición, se entiende como lo *estándar* o lo *normal*. De allí derivan precisamente estereotipos que recaen sobre aspectos como la belleza —reconocido por la Corte Constitucional en, por lo menos, dos sentencias—¹⁹⁰, la moral y lo saludable. Aunado a ello, dada la imbricación de estos estereotipos en la cultura y en las instituciones sociales que de ella derivan, volviéndolos en algunos escenarios invisibles, es posible sostener que estamos ante una situación estructural de discriminación, por lo menos, en algunos escenarios.

118. Adicionalmente, cabe destacar que, en ejercicio de su autonomía y del libre desarrollo de la personalidad (art. 16 C.P.), toda persona tiene la potestad de decidir sobre su aspecto físico y su peso corporal. Exigir la conformidad con un determinado estándar corporal supone imponer un modelo de «normalidad» que esta Corte ya ha considerado lesivo de la igualdad y de la dignidad humana, en tanto asimila a quienes no lo satisfacen a personas que se apartan de lo óptimo o funcional¹⁹¹.

119. *Conclusión.* Por lo anterior, *prima facie*, puede concluirse que acudir a la diversidad corporal en razón del peso como criterio para distribuir bienes, derechos o cargas sociales es problemático constitucionalmente, dado que a dicha elección

¹⁸⁷ <https://www.nature.com/articles/s41586-026-10383-0>.

¹⁸⁸ Con mayor profundidad, el estudio indica que incluso se percibieron comportamientos heterogéneos entre países con características similares en materia económica, medio ambiental y tecnológica, por lo cual, sin descartar su incidencia, sostuvo que debían analizarse en intersección con otros factores que pueden ser, incluso, culturales.

¹⁸⁹ Se insiste en este aspecto, no solo por la necesidad de contrastar el requisito para la categoría problemática, sino por la urgencia de reconocer realidades que contradicen estereotipos negativos ligados al peso.

¹⁹⁰ Corte Constitucional. Sentencias C-246 de 2017 y SU-239 de 2024.

¹⁹¹ Corte Constitucional. Sentencia C-108 de 2023.

pueden subyacer precisamente los estereotipos negativos a los que ha hecho referencia esta providencia y, en virtud de ello, configurar una actuación discriminatoria. Esta aseveración, como ocurre con las demás ya reconocidas, (i) no implica que toda distinción basada en estas corporalidades diversas sea contraria al ordenamiento superior, sino que sobre su estudio el juez constitucional tiene la obligación de realizar un escrutinio de mayor intensidad, con el objeto de establecer si existe una justificación razonable y proporcional; y (ii) no significa que en todos los escenarios deba considerarse igualmente problemática, por lo cual, por lo menos, debe ser tenida como una categoría *semisospechosa*.

120. Por último, observa la Sala de Revisión que reconocer de manera autónoma esta categoría como constitucionalmente problemática es imprescindible. Contrario a lo que otros ordenamientos han considerado, no es adecuado relacionar el peso con una situación de discapacidad dado que, de manera fundamental, desconoce que lo que subyace al estereotipo y a la situación discriminatoria en uno y otro caso, no es idéntico y, por lo tanto, los dos deben ser reconocidos en sus particularidades con el ánimo de contribuir a su visibilización y erradicación decidida. Esto, sin perjuicio de afirmar que las barreras que enfrentan estos dos grupos pueden ser materialmente similares, como más adelante se indicará.

121. Adelantada la temática propuesta para esta primera parte, a continuación, la Sala asumirá el segundo apartado, cuyo objetivo primordial recae en el análisis de la diversidad en el servicio público de transporte.

Segunda parte. El acceso al servicio público de transporte con enfoque de derechos para las corporalidades diversas en razón del peso

122. En atención al esquema expositivo y argumentativo propuesto, en este apartado la Sala de Revisión se referirá a (i) la libertad de locomoción y su manifestación en el acceso al servicio público de transporte (sección 5, *infra*); (ii) el modelo social de la discapacidad y su pertinencia para analizar el acceso al servicio de transporte para personas con cuerpos diversos en razón del peso (sección 6, *infra*) y, finalmente, (iii) las obligaciones estatales para garantizar el acceso al servicio público en condiciones de igualdad para todas las personas con diversidad corporal en razón del peso (sección 7, *infra*).

5. Libertad de locomoción y acceso al servicio de transporte público en la jurisprudencia constitucional

123. La Constitución incorpora la libertad en tres dimensiones de manera simultánea¹⁹². Primero, como valor superior que orienta todo el ordenamiento jurídico (preámbulo y artículo 2). Segundo, como principio general del cual se deriva que toda persona puede adoptar libremente decisiones que determinen el curso de su vida, siempre que no estén prohibidas (artículos 6 y 13). Y, tercero, como un conjunto de derechos fundamentales expresamente reconocidos, entre ellos, la libertad personal, el libre desarrollo de la personalidad, la libertad de locomoción y

¹⁹² Corte Constitucional. Sentencia C-879 de 2011. «Este triple carácter de la libertad en el ordenamiento constitucional colombiano se sintetiza en la sentencia C-176 de 2007 en los siguientes términos: la libertad constituye un presupuesto fundamental para la eficacia de los demás derechos y el instrumento “primario” del ser humano para vivir en sociedad. Por esta razón, el constituyente no sólo otorgó a la libertad el triple carácter: valor (preámbulo), principio que irradia la acción del Estado (artículo 2º) y derecho (artículo 28), sino que diseñó un conjunto de piezas fundamentales de protección a la libertad física de las personas [...]».

las libertades de conciencia, cultos y expresión (artículos 16, 18, 19, 20, 24 y 28). A partir de esta triple condición, «la libertad constituye un presupuesto fundamental para la eficacia de los demás derechos»¹⁹³.

124. Dentro de estos derechos se encuentra la libertad de locomoción, prevista en el artículo 24 de la Constitución. Se trata de «un derecho fundamental en cuanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental, ‘...radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos’ [...]»¹⁹⁴. Esta libertad también está reconocida en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, adoptado en Colombia por la Ley 74 de 1968¹⁹⁵.

125. La Corte Constitucional ha señalado que la libertad de locomoción es una expresión de la libertad personal; que «tiene la naturaleza de derecho fundamental el cual, adicionalmente, reviste una significativa importancia, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud»¹⁹⁶, en la medida en que estos dependan de la posibilidad de movilizarse. No obstante, no se trata de una prerrogativa absoluta, puesto que su ejercicio puede ser limitado por la Constitución o la ley para armonizarla con otros derechos y principios del ordenamiento en prevalencia del interés general, pero sin desconocer su núcleo esencial.

126. De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, el derecho a la libertad de locomoción tiene dos dimensiones. De un lado, implica una obligación negativa de no impedir injustificadamente el tránsito de las personas. De otro lado, comporta «una faceta positiva y de orden prestacional, pues para garantizar su goce y ejercicio en algunas ocasiones se requiere de una infraestructura de base, que da origen a una obligación de hacer o dar en cabeza de las autoridades públicas, exigible por los ciudadanos»¹⁹⁷. A partir de estas características se ha determinado su estrecha relación con la garantía del servicio público de transporte, en los siguientes términos:

Las sociedades contemporáneas, signadas por procesos de urbanización y especialización de los factores productivos, obligan a que los individuos deban permanente movilizarse largas distancias, en aras de ejercer sus derechos y competencias, acceder a distintas posiciones jurídicas, cumplir con sus obligaciones contractuales, dirigirse a la infraestructura para la prestación de otros servicios públicos, etc. La libertad de locomoción, así entendida, no se concentra exclusivamente en la garantía de transitar libremente por el territorio nacional, sino también con la existencia de mecanismos que permitan hacerlo en condiciones razonables y adecuadas. Esos instrumentos no son otros que los medios de transporte de pasajeros.

Existe, en ese orden de ideas, un vínculo inescindible entre la vigencia de múltiples derechos fundamentales y el acceso al transporte. En efecto, el derecho a ejercer una actividad laboral, a obtener el servicio educativo o de salud, o el simple ejercicio del libre desarrollo de la personalidad, expresado en la decisión autónoma de dirigirse hacia donde se plazca,

¹⁹³ Corte Constitucional. Sentencia C-879 de 2011.

¹⁹⁴ Sentencia T-518 de 1992.

¹⁹⁵ «Por la cual se aprueban los "Pactos Internacionales de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de Derechos Civiles y Políticos, así como el Protocolo Facultativo de este último", aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en votación Unánime, en Nueva York, el 16 de diciembre de 1966».

¹⁹⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-879 de 2011. Incluye referencia a la sentencia T-150 de 1995.

¹⁹⁷ Cfr. Sentencia C-879 de 2011. Citada en la Sentencia T-708 de 2015.

dependen de contar con la infraestructura y servicios adecuados para lograr esa movilidad. Esta ha sido la posición de la Corte en su jurisprudencia, al señalar que «... las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)»¹⁹⁸.

127. De lo anterior se sigue que el vínculo directo entre la garantía del servicio de transporte y la efectividad de otros derechos fundamentales se encuentra claramente reconocido¹⁹⁹, el cual se acentúa en los sectores menos favorecidos de la población urbana, que no cuentan con otras alternativas para movilizarse²⁰⁰. En el contexto urbano, el transporte público no puede considerarse solo un servicio complementario, sino que es un instrumento estructural para la realización de derechos fundamentales; en tal sentido, la Corte ha destacado la importancia de este servicio para el orden constitucional, así como su relevancia económica y social²⁰¹ y ha precisado que «[l]os derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte [...] a una zona marginal de una ciudad»²⁰².

128. Asimismo, cabe señalar la especial relevancia que ha tenido el desarrollo jurisprudencial sobre el transporte en relación con los derechos a la salud y a la educación. En materia de salud, se ha determinado de forma pacífica que el transporte es «un medio de acceso a la atención en salud que, de no garantizarse, puede vulnerar los derechos fundamentales al desconocer la faceta de accesibilidad al sistema de salud reconocida en el literal c) del artículo 6º de la Ley Estatutaria de Salud»²⁰³. De igual manera, se ha señalado que el transporte constituye uno de los medios necesarios para asegurar la accesibilidad material del derecho a la educación, cuya realización corresponde al Estado²⁰⁴.

129. Así, cuando el diseño o la prestación del sistema de transporte impiden a ciertos grupos —en especial a quienes habitan zonas vulnerables o carecen de

¹⁹⁸ Corte Constitucional. Sentencia T-987 de 2012. Incluye cita de la Sentencia C-450 de 1995.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ Cfr. Sentencia C-439 de 2011. En la Sentencia T-604 de 1992 se expresó en los siguientes términos: «El fenómeno de la ciudad —su tamaño y distribución— hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad. [...] La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. [...] Los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico. La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia».

²⁰¹ Cfr. Sentencia C-885 de 2010. Citada en la Sentencia T-708 de 2015.

²⁰² Corte Constitucional. Sentencia T-604 de 1992. Citada en la Sentencia T-595 de 2002.

²⁰³ Corte Constitucional. Sentencia SU-508 de 2020. La Corte Constitucional ha establecido que el servicio de transporte debe suministrarse en atención al principio de integralidad pues, si bien no es una prestación médica, «se trata de un medio que posibilita a los usuarios recibir los servicios de salud» y en esa medida «su ausencia puede llegar a afectar la materialización del derecho fundamental a la salud». Cfr. Sentencias T-275 de 2020 y T-032 de 2018. También, ver sentencias T-760 de 2008, T-550 de 2009, T-352 de 2010, T-526 de 2011, T-464 de 2012 y T-148 de 2016. Aunque se destaca la relación entre el transporte y la salud, se reitera que los casos analizados por la Corte Constitucional sobre este preciso aspecto tienen que fundamentalmente con el transporte con cargo a los recursos de salud del sistema, pero no con el transporte público.

²⁰⁴ Corte Constitucional. Sentencia T-122 de 2018.

medios propios— superar efectivamente las distancias cotidianas, no solo se afecta su movilidad, sino que se compromete un estándar mínimo de existencia y se profundizan círculos de exclusión contrarios al orden constitucional. Precisamente, «[l]a potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio»²⁰⁵.

130. Lo anterior exige la actuación de las autoridades para garantizar la provisión del servicio público de transporte, así como el diseño y ejecución de políticas públicas que permitan el acceso a su infraestructura en condiciones adecuadas²⁰⁶. En esa línea, «es deber del Estado adoptar todas las medidas a su alcance para garantizar de manera progresiva el acceso al servicio a todos los usuarios y, en especial, a los sujetos de especial protección constitucional»²⁰⁷.

131. En este contexto, la Sentencia T-595 de 2002 es ilustrativa. En esa oportunidad, la Corte estudió el caso de una persona en situación de discapacidad que, por deficiencias de diseño y adecuación de la infraestructura, no podía acceder en condiciones adecuadas al sistema de transporte masivo TransMilenio, en la ciudad de Bogotá. La providencia precisó cuatro ideas centrales: (i) la libertad de locomoción tiene una importancia capital porque es condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) «esta libertad se afecta no sólo cuando por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también se ve limitado cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación»; (iii) el servicio de transporte público es indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos que dependen de la posibilidad de moverse, especialmente tratándose de sectores urbanos marginados sin alternativas propias de transporte, y (iv) «el servicio básico de transporte debe ser *accesible* para todos los usuarios».

132. En síntesis, la jurisprudencia constitucional ha considerado que el servicio público de transporte *urbano* es un componente estructural de la libertad de locomoción y, por esa vía, una condición para la efectividad de múltiples derechos fundamentales, como el trabajo, la educación, la recreación, la iniciativa privada y el libre desarrollo de la personalidad; especialmente para las personas y grupos que dependen exclusivamente de dicho servicio para superar las distancias cotidianas. En consecuencia, cuando el diseño o la prestación del sistema impiden ese acceso se compromete un estándar mínimo de existencia y se activan deberes reforzados del Estado y de las autoridades prestadoras del servicio de organizar, garantizar y ampliar progresivamente el acceso universal al transporte público, con particular atención a los sujetos de especial protección constitucional.

²⁰⁵ Corte Constitucional. Sentencia T-604 de 1992.

²⁰⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-879 de 2011.

²⁰⁷ Corte Constitucional. Sentencia T-708 de 2015. Los alcances de las obligaciones estatales relativas a prestaciones de desarrollo progresivo han sido precisados en el campo de los derechos sociales por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas al interpretar el Pacto Internacional sobre la materia, en especial su artículo 2° que establece lo siguiente: «Cada uno de los Estados Partes en el presente Pacto se compromete a adoptar medidas, tanto por separado como mediante la asistencia y la cooperación internacionales, especialmente económicas y técnicas, hasta el máximo de los recursos de que disponga, para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas, la plena efectividad de los derechos aquí reconocidos».

6. El enfoque del modelo social de la discapacidad y su pertinencia para este análisis

133. *Aclaración preliminar.* Ha precisado la Sala de Revisión que la categoría de diversidad corporal en razón del peso es autónoma, y que el sobrepeso y la obesidad deben analizarse a partir de un enfoque de derechos humanos. Tal como advirtieron varios intervinientes²⁰⁸, el campo de los estudios sobre la discapacidad ha realizado contribuciones relevantes para efectos de abordar el asunto sometido a consideración de la Sala, en tanto han documentado cómo las barreras sociales a la diversidad funcional, en muchos casos relacionada con el cuerpo, han impactado la garantía de los derechos humanos en tanto en muchos escenarios el diseño de política pública, por ejemplo, en el transporte público, se asume una idea sobre el «cuerpo estándar», desconociendo, entre otros, el deber de diseño universal. Así, «las personas afectadas 'notan' sus cuerpos discapacitados al intentar realizar sus actividades cotidianas»²⁰⁹.

134. El trabajo teórico *Disability Studies Gets Fat* (2015) de Anna Mollow examina precisamente la intersección entre los estudios sobre la discapacidad y la obesidad, y sostiene que las formas de opresión que experimentan las personas con obesidad son, en buena medida, indistinguibles del capacitismo. Indica que «las barreras arquitectónicas, la discriminación, la patologización, la compasión y la mirada fija son respuestas sociales comunes tanto a la obesidad como a la discapacidad»²¹⁰. Este planteamiento no constituye un punto de partida aislado, sino que se asienta en una producción académica consolidada —entre otros, los trabajos de Schalk, Nomy Lamm, Sondra Solovay, Kathleen LeBesco, April Herndon, Joyce Huff, Ashley Hetrick y Derek Attig— que ha puesto en evidencia las conexiones entre obesidad y discapacidad. En la misma dirección, Garland-Thomson ha señalado que «los significados atribuidos a los cuerpos extraordinarios no residen en defectos físicos inherentes, sino en las relaciones sociales»²¹¹, desplazando así el énfasis desde la supuesta anormalidad corporal hacia las estructuras sociales que la califican.

135. Así, cuando la gordura y la obesidad se interpretan a través del lente del modelo social, queda claro que los estudios sobre discapacidad tienen el potencial de transformar las conversaciones culturales contemporáneas sobre aquellas. Al igual que los académicos de la discapacidad que perciben impulsos eugenésicos en los esfuerzos por eliminar la discapacidad, los activistas de la obesidad señalan que quienes quieren «ayudar» a las personas con sobrepeso harían mejor en centrarse en eliminar los obstáculos sociales que impiden su desarrollo, en lugar de eliminar a estas personas del panorama social²¹². En ese sentido, los estudios del modelo social de la discapacidad y su consiguiente crítica al modelo médico han recalcado la importancia de separar los debates sobre la salud de los análisis políticos de la discapacidad. Por ello, se busca trasladar las investigaciones sobre la obesidad a los discursos sociales y culturales.

²⁰⁸ Entre ellos, el Instituto O'Neil, Jacarandas y la Defensoría delegada para Asuntos Constitucionales de la Defensoría del Pueblo.

²⁰⁹ Nancy Hansen & Chris Philo. *The normality of doing things differently: bodies, spaces and disability geography*. 2007. *Tijdschrift Vook Economische En Sociale Geografie* 98 (4), 493–506.

²¹⁰ Mollow, 2015, p. 200.

²¹¹ Garland-Thomson, 1997, p. 7.

²¹² Mollow, 2015, p. 205.

136. Con el propósito anunciado, a continuación, se analizarán las premisas fundamentales del enfoque social de la discapacidad relevantes para solucionar este asunto.

137. *Elementos fundamentales del enfoque social de la discapacidad.* En el plano del Derecho Internacional de los Derechos Humanos, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, incorporada al ordenamiento interno a través de la Ley 1346 de 2009²¹³, ha desarrollado un modelo social de la discapacidad que desplaza el foco desde el diagnóstico médico hacia la interacción entre deficiencias funcionales y barreras del entorno. A partir de este enfoque, se han reconocido como obligaciones estatales las de asegurar la *accesibilidad* al transporte, promover el *diseño universal* de bienes y servicios, y adoptar *ajustes razonables* para garantizar que todas las personas puedan participar en igualdad de condiciones.

138. El enfoque del modelo social de la discapacidad²¹⁴, acogido por la jurisprudencia constitucional, permite entender que las categorías de accesibilidad, diseño universal y ajustes razonables no se restringen a un listado taxativo de discapacidades tradicionales reconocidas, sino que resultan aplicables siempre que una condición personal, cualquiera que sea su origen, combinada con las barreras del entorno, produzca una desventaja injustificada en el ejercicio de los derechos. Por lo tanto, es válido acudir a dicho modelo para procurar la protección de las personas con diversidad corporal en el acceso al transporte público, sin que esto implique un calificativo de discapacidad.

139. La Observación General núm. 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad enfatiza que la accesibilidad es una condición del entorno que se garantiza mediante la aplicación del *diseño universal*, el cual «hace que la sociedad sea accesible para todos los seres humanos, no solo para las personas con discapacidad». Específicamente, refiere que «[l]a aplicación estricta del diseño universal a todos los nuevos bienes, productos, instalaciones, tecnologías y servicios debe garantizar un acceso pleno, en pie de igualdad y sin restricciones a todos los consumidores potenciales, incluidas las personas con discapacidad, de una manera que tenga plenamente en cuenta su dignidad y diversidad intrínsecas». Solo de esta

²¹³ Ley 1346 de 2009, «[p]or medio de la cual se aprueba la "Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad", adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006».

²¹⁴ Mike Oliver en su libro *Implementing the Social Model of Disability: Theory and Research (2004)*, explica que el modelo social de la discapacidad tiene su punto de partida en la publicación de los Principios Fundamentales de la Discapacidad por la Unión de Discapacitados Físicos Contra la Segregación (UPIAS) en 1976, documento en el cual se sostuvo que es la sociedad, y no la discapacidad en sí misma, la que incapacita a las personas con discapacidad al aislarlas y excluirlas de la plena participación social. Este planteamiento revolucionó la comprensión de la discapacidad al desplazar el foco de atención desde las limitaciones individuales hacia las respuestas sociales e institucionales que generan exclusión. No obstante, a pesar de su relevancia conceptual, en las últimas dos décadas se ha dedicado un esfuerzo desproporcionado a debatir los alcances y limitaciones del modelo, en detrimento de su implementación efectiva en la práctica. Según el autor, el modelo social se comprende mejor en contraposición al modelo individual. Mientras este último se sustenta en la idea de la tragedia personal, el modelo social parte del reconocimiento de que la discapacidad es el resultado de restricciones impuestas externamente por entornos, barreras y culturas excluyentes. En este sentido, el modelo social no concibe los problemas específicos de manera aislada, sino como parte de una totalidad de condiciones discapacitantes que abarcan ámbitos como el transporte, la educación, el mercado laboral y la cultura. Asimismo, la adopción de este modelo no implica que las intervenciones individuales -ya sean médicas, rehabilitadoras o educativas- sean innecesarias, sino que señala la necesidad de reorientar la inversión hacia la modificación de los entornos, cuyo potencial de beneficio colectivo es significativamente mayor. Un entorno sin barreras, por ejemplo, beneficia no solo a las personas con discapacidad motriz, sino también a otros grupos de la población, lo que lo convierte en una inversión más eficiente en términos de recursos. // La importancia del modelo social de la discapacidad ha sido reiterada en numerosas ocasiones por esta Corporación, como en las sentencias T-070/24, C-269/25, T-043/26, T-357/23 y SU-367/25, entre muchas otras.

manera se tiene plenamente en cuenta la dignidad y la diversidad intrínsecas de los seres humanos²¹⁵. Además, «[e]n la medida en que los bienes, productos y servicios están abiertos al público o son de uso público, deben ser accesibles a todas las personas, independientemente de que la entidad que los posea u ofrezca sea una autoridad pública o una empresa privada»²¹⁶.

140. Asimismo, la Observación General núm. 6 sobre igualdad y no discriminación refuerza que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad se funda en el modelo social, critica los enfoques médicos o asistenciales y ordena considerar la discriminación múltiple e interseccional²¹⁷, lo que permite conectar, desde la lógica del modelo social, la categoría de discapacidad con la diversidad corporal por peso²¹⁸, en tanto se enfrentan a barreras de acceso por la falta de adecuación del entorno a las diversidades funcionales y corporales. En ese sentido, cabe recalcar que las obligaciones de diseño universal complementan a las de accesibilidad y ajustes razonables y buscan garantizar que los entornos sean accesibles para todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado (art. 2 de la CDPD).

141. Por su parte, en el estudio del modelo social de la discapacidad, la Corte Constitucional ha sostenido que la discriminación surge de la interacción entre deficiencias y barreras del entorno, por lo que destaca la importancia de garantizar la accesibilidad, la igualdad de oportunidades y la eliminación de obstáculos físicos en edificios, vías públicas y transporte. En la Sentencia T-511 de 2024, se explicó en los siguientes términos:

La accesibilidad ha implicado: (i) el deber de suprimir barreras físicas en el diseño y ejecución de espacios públicos (vías), (ii) la adaptación progresiva de construcciones y

²¹⁵ Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. 11º período de sesiones. 31 de marzo a 11 de abril de 2014. Observación general N° 2 (2014). Artículo 9: Accesibilidad. «La aplicación estricta del diseño universal a todos los nuevos bienes, productos, instalaciones, tecnologías y servicios debe garantizar un acceso pleno, en pie de igualdad y sin restricciones a todos los consumidores potenciales, incluidas las personas con discapacidad, de una manera que tenga plenamente en cuenta su dignidad y diversidad intrínsecas. Debe contribuir a la creación de una cadena irrestricta de desplazamientos de la persona de un espacio a otro, y también dentro de un espacio en particular, sin barrera

²¹⁶ Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. 11º período de sesiones. 31 de marzo a 11 de abril de 2014. Observación general N° 2 (2014). Artículo 9: Accesibilidad. [...] «Los Estados partes también deben adoptar medidas para que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad (art. 9, párr. 2 b)».

²¹⁷ «19. La discriminación puede basarse en una característica única, como la discapacidad o el género, o en características múltiples y/o interrelacionadas. La “discriminación interseccional” se produce cuando una persona con discapacidad o asociada a una discapacidad experimenta algún tipo de discriminación a causa de esa discapacidad, en combinación con el color, el sexo, el idioma, la religión, el origen étnico, el género u otra condición. La discriminación interseccional puede aparecer en forma de discriminación directa o indirecta, denegación de ajustes razonables o acoso. Por ejemplo, aunque denegar el acceso a información general relacionada con la salud debido a la utilización de un formato inaccesible afecta a todas las personas en razón de su discapacidad, denegar a una mujer ciega el acceso a servicios de planificación familiar restringe sus derechos por la intersección del género y la discapacidad. En muchos casos, resulta difícil separar esos motivos. Los Estados parte deben hacer frente a la discriminación múltiple e interseccional contra las personas con discapacidad. Según el Comité, la “discriminación múltiple” es aquella situación en la que una persona puede experimentar discriminación por dos o más motivos, lo que hace que la discriminación sea compleja o agravada. La discriminación interseccional se refiere a una situación en la que varios motivos operan e interactúan al mismo tiempo de forma que son inseparables y, de ese modo, exponen a las personas afectadas a tipos singulares de desventajas y discriminación. [...] La protección contra “la discriminación por cualquier motivo” significa que deben tenerse en cuenta todos los motivos posibles de discriminación y sus intersecciones».

²¹⁸ «11. La igualdad inclusiva es un nuevo modelo de igualdad que se desarrolla a lo largo de toda la Convención. Abarca un modelo de igualdad sustantiva, al tiempo que amplía y detalla el contenido de la igualdad en las dimensiones siguientes: a) una dimensión redistributiva justa para afrontar las desventajas socioeconómicas; b) una dimensión de reconocimiento para combatir el estigma, los estereotipos, los prejuicios y la violencia, y para reconocer la dignidad de los seres humanos y su interseccionalidad; c) una dimensión participativa para reafirmar el carácter social de las personas como miembros de grupos sociales y el reconocimiento pleno de la humanidad mediante la inclusión en la sociedad; y d) una dimensión de ajustes para dar cabida a la diferencia como aspecto de la dignidad humana. La Convención se basa en la igualdad inclusiva».

edificios públicos y de carácter sanitario, para garantizar el acceso de personas con cualquier tipo de limitación, (iii) la adopción de normas técnicas para regular cómo los proyectos deben eliminar barreras arquitectónicas, (iv) la instalación de rampas o elevadores para la movilización en los complejos viales o medios de transporte masivo, (v) instar a las entidades estatales a realizar planes para adaptar los espacios públicos. Así, por medio de un ambiente físico accesible las personas pueden ejercer sin obstáculo el derecho a la libre locomoción y, por esta vía, disfrutar de otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo, etc²¹⁹.

142. *Accesibilidad y ajustes razonables desde el modelo social.* El modelo social de la discapacidad, tal como ha sido desarrollado por la Convención y por la jurisprudencia constitucional, distingue entre la accesibilidad como obligación general y estructural, y los ajustes razonables como deber de adaptación en casos individuales. La accesibilidad se dirige a grupos de personas y se configura como una obligación *ex ante*: el Estado y los particulares que prestan servicios abiertos al público deben suprimir barreras y diseñar de entrada entornos, infraestructuras y servicios que puedan ser utilizados por la mayor diversidad posible de personas, sin necesidad de solicitud previa. En contraste, los ajustes razonables son modificaciones específicas, necesarias y adecuadas que se activan cuando una persona concreta enfrenta una desventaja que las medidas generales no resuelven, y están limitados únicamente por el estándar de la carga desproporcionada o indebida.

143. *Alcance e inexcusabilidad de la obligación de accesibilidad.* Desde esta perspectiva, la accesibilidad no es una concesión discrecional sino una obligación incondicionada, pues, las entidades encargadas de diseñar, construir u operar espacios y servicios públicos esenciales —como el transporte urbano— no pueden excusarse en razones de austeridad o de conveniencia administrativa para mantener barreras que excluyen a ciertos grupos. La carga económica solo es relevante al valorar la razonabilidad de ajustes individuales, pero no puede invocarse para desconocer el deber general de establecer estándares de accesibilidad amplios, uniformes y construidos en consulta con las organizaciones de personas afectadas. Entendida así, la accesibilidad se convierte en una herramienta clave para evitar que el diseño del sistema de transporte reproduzca un único «cuerpo estándar» y deje sistemáticamente por fuera a quienes se apartan de ese parámetro, incluida la diversidad corporal por peso.

144. *Garantía de acceso al transporte público seguro.* El acceso al transporte público en condiciones de igualdad impone al Estado obligaciones de realización progresiva en materia de infraestructura y operación del sistema de transporte, que incluyen no solo garantizar la cobertura del servicio, sino hacerlo bajo criterios de accesibilidad universal y de seguridad vial que tengan presente la vulnerabilidad de los cuerpos. La Organización Mundial de la Salud ha establecido que el transporte debe concebirse desde un enfoque de sistema seguro (*Safe System Approach*²²⁰), el cual reconoce la vulnerabilidad humana y la diversidad corporal, y las aborda mediante el diseño y la regulación de las políticas públicas relativas a los sistemas de transporte. Este enfoque se encuentra en consonancia con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que busca garantizar, para el año 2030, el acceso universal a sistemas

²¹⁹ Cfrs. Corte Constitucional. Sentencias como C-329 de 2019 y más recientes como T-583 de 2023, T-511 de 2024.

²²⁰ Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, elaborado por la OMS y las comisiones regionales de la ONU. Disponible en: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, así como mejorar la seguridad vial en general.

145. *Aclaración final.* A lo largo de esta sección, la Sala de Revisión ha destacado las contribuciones relevantes del campo de los estudios sobre la discapacidad para abordar este caso desde la óptica de la diversidad funcional y la garantía de los derechos humanos en escenarios de política pública. Sin embargo, no incluye el peso dentro de la discapacidad (lo que en muchos casos supone una patologización) y aclara que la categoría de diversidad corporal en razón del peso es autónoma; aspecto que enfatiza a lo largo de esta providencia.

7. El acceso al servicio de transporte público en condiciones de igualdad y no discriminación para personas con diversidad corporal en razón del peso

146. *Obligación estatal progresiva de garantizar el acceso al servicio de transporte público en condiciones de igualdad para personas con diversidad corporal en razón de peso.* La Corte Constitucional ha reconocido que la defensa de muchas de las facetas prestacionales de un derecho constitucional requiere de acciones variadas y complejas por parte del Estado; la imposibilidad de exigir el inmediato cumplimiento de todas las obligaciones que se derivarían del ámbito de protección de un derecho constitucional justifica que algunas de las facetas de la obligación sean de carácter progresivo o programático. En un Estado Social de Derecho, compete a las autoridades decidir cuáles son las acciones y medidas necesarias para garantizar el goce efectivo de los derechos fundamentales, sean estos de libertad o sociales —utilizando la distinción clásica—.

147. Sin embargo, la jurisprudencia ha señalado claramente que el hecho de que «una prestación amparada por un derecho sea de carácter programático no quiere decir que no sea exigible o que eternamente pueda incumplirse»²²¹. Es obligación del Estado contar por lo menos con un programa, plan o política pública encaminada a asegurar el goce efectivo de sus derechos²²², el denominado *derecho al plan*. En ese sentido, si bien existe la naturaleza progresiva de la adopción de estos ajustes a los vehículos de transporte público, hay facetas que son de *inmediato cumplimiento*, como la no vulneración de los derechos fundamentales de las personas afectadas por estas barreras y, en especial, no desconocer la prohibición de discriminación.

148. Desde el mandato de igualdad y prohibición de discriminación, el acceso al servicio público de transporte no puede organizarse sobre la base de un usuario «estándar» que desconozca la diversidad corporal, funcional y social de la población usuaria, pues ello conduciría a exclusiones estructurales incompatibles con la igualdad material —y con la obligación estatal de construir diseños universales—y, por lo tanto, proscritas en el orden constitucional. La Corte ha reconocido que «[l]as

²²¹ Corte Constitucional. Sentencia T-542 de 2009 y T-595 de 2002, en esta última se dijo: «[a] medida que pasan los años, si las autoridades encargadas no han tomado medidas efectivas que aseguren avances en la realización de las prestaciones protegidas por los derechos constitucionales, gradualmente van incurriendo en un incumplimiento cuya gravedad aumenta con el paso del tiempo». Cfrs. Sentencias T-739 de 2004 y T-884 de 2006.

²²² Las obligaciones constitucionales de carácter prestacional y programático, derivadas de un derecho fundamental, que generan obligaciones estatales de tener un plan o programa permita avanzar progresivamente en el cumplimiento de sus obligaciones correlativas, se ha desarrollado principalmente en relación con el derecho a la salud. En la Sentencia T-595 de 2002 se aplicó el concepto específicamente a un caso relacionado con el acceso al servicio de transporte público.

barreras de acceso al transporte afectan, por sí mismas, los derechos fundamentales, en especial respecto de aquellos sujetos de especial protección»²²³.

149. *Aplicación analógica a la diversidad corporal en razón del peso en el transporte público.* Trasladados al caso de la diversidad corporal en razón del peso los criterios mencionados en el acápite anterior, debe afirmarse que el Estado y los operadores del servicio público de transporte tienen, al menos, dos tipos de obligaciones: por un lado, diseñar y adaptar de manera progresiva la infraestructura, los vehículos, los dispositivos de acceso y las reglas de operación bajo parámetros de diseño universal que contemplen la pluralidad de cuerpos; por otro, responder con ajustes razonables cuando, pese a esas medidas generales y fundadas en la idea de diseño universal, una persona con corporalidad diversa en razón del peso enfrente barreras concretas para acceder o usar el servicio. La denegación injustificada de esos ajustes —por ejemplo, negarse a modificar procedimientos, rutas de ingreso o dispositivos de acceso que colocan a estas personas en situación de desventaja— puede configurarse como una forma de discriminación y, por lo tanto, en el desconocimiento de una obligación que es de inmediato cumplimiento.

150. *La corporalidad como sede de la vulnerabilidad y el deber estatal de distribuir resiliencia: el acceso de las mujeres a los sistemas de transporte en Colombia.* En su trabajo *Movilidad invisibilizada: los trayectos de las trabajadoras domésticas en Bogotá, Medellín y São Paulo*²²⁴, Valentina Montoya-Robledo acude a la teoría de la vulnerabilidad de Martha Fineman²²⁵ como marco de análisis del «derecho a la ciudad» y del derecho a la movilidad de las trabajadoras domésticas en dichas urbes. De allí recoge, en primer lugar, la crítica al sujeto «neutral» de la tradición liberal —autosuficiente, autónomo e independiente—, el cual, por hallarse alejado de la realidad, debe ceder su lugar al «sujeto vulnerable», que constituye «una figura universal más precisa y completa para situar en el centro de la política social»²²⁶. Sobre esa base, la autora cuestiona que la planificación del transporte público se estructure en torno a un usuario abstracto, con la consiguiente invisibilización de quienes no se ajustan a ese molde. La vulnerabilidad, entendida como condición universal, le permite fundar el deber estatal de respuesta sin necesidad de reclamar un trato excepcional.

151. En segundo lugar, la autora en comentario se apoya en la noción de Fineman de «activos», conforme a la cual las instituciones distribuyen activos físicos, humanos y sociales que generan resiliencia frente a la vulnerabilidad. Las rutas del transporte público, los vehículos y la infraestructura, las frecuencias, las tarifas y los subsidios constituyen activos físicos cuya distribución equitativa corresponde asegurar al

²²³ Corte Constitucional. Sentencia T-987 de 2012.

²²⁴ Título original: *Overlooked Mobility: Domestic workers commuting in Bogotá, Medellín, and Sao Paulo* (2024).

²²⁵ La teoría de la vulnerabilidad de Martha Fineman, según la expone Montoya-Robledo, parte de una crítica al sujeto de las teorías jurídicas y políticas dominantes, definido por su «autosuficiencia, autonomía, responsabilidad personal, independencia y capacidad» (p. 4): ese sujeto «neutral» de la tradición liberal «está lejos de la realidad», mientras que «el sujeto vulnerable es una figura universal más precisa y completa para situar en el centro de la política social» (Fineman, 2008 en Montoya-Robledo, 2024). Teniendo en cuenta que, según Fineman, la vulnerabilidad es una posibilidad de daño constante e inevitable a lo largo de la vida y como todos somos vulnerables, somos interdependientes (p. 5); debemos estructurar las instituciones para responder a ese hecho humano. Estas proveen activos físicos, humanos y sociales que generan resiliencia y de donde se sigue el deber estatal de garantizar su distribución. Fineman distingue además la dependencia inevitable, «que surge del cuerpo», de la derivada, propia de quienes cuidan a otros y quedan por ello supeditados a acceder a «recursos materiales, institucionales y físicos suficientes para llevar a cabo ese cuidado con éxito» (Fineman, 2019 en Montoya-Robledo, 2024).

²²⁶ Cita original: «the vulnerable subject is more accurate and complete universal figure to place at the heart of social policy». Fineman, 2008, en Montoya-Robledo.

Estado. Bajo esta línea de pensamiento, si el sujeto que el diseño institucional presupone no solo es abstracto en cuanto a su posición social (como propone Montoya-Robledo en su texto), sino también en cuanto a su cuerpo, la corporalidad se revela como una sede autónoma de la vulnerabilidad. En tal medida, cuando una persona queda excluida del transporte público porque el sistema fue concebido para un cuerpo estándar, no se manifiesta una deficiencia individual, sino la parcialidad de un diseño que se presenta como neutral sin serlo, y la consiguiente omisión estatal en la distribución de los activos físicos que generan resiliencia.

152. *Los riesgos particulares que enfrentan las mujeres con corporalidades diversas en el espacio público y la necesidad de dar respuesta a ellos en el marco de una política pública con enfoque de derechos.* En atención a lo sostenido hasta este momento, es claro que el análisis de presuntas situaciones de discriminación fundadas en la diversidad corporal en razón del peso debe considerar los otros factores de discriminación, como el de género. Al respecto, en la literatura reciente se ha planteado que la gordofobia que enfrentan las mujeres en el espacio público opera como una forma de violencia de género.

153. Por ejemplo, el estudio «*Gordofobia como una forma de violencia de género: mujeres gordas, espacio público y trabajo de pertenencia corporal (Revista Fat Studies)*»²²⁷, desarrollado en el Reino Unido con mujeres que se autoidentifican como gordas mostró que, aun cuando los episodios de insulto o agresión verbal no son constantes, existe un temor permanente a comentarios, burlas e intrusiones que las lleva a sentirse como cuerpos «no pertenecientes» al espacio público, percibido como diseñado para hombres y para cuerpos delgados. Esta situación genera un trabajo cotidiano de autovigilancia y adaptación —denominado por las autoras *body belonging work*— consistente en modificar la forma de moverse, la ropa que se usa, los trayectos y los lugares que se frecuentan, con el fin de reducir la visibilidad y evitar la humillación. El estudio concluyó que este «trabajo de pertenencia corporal» se suma al «trabajo de seguridad» que ya realizan muchas mujeres frente al riesgo de violencia sexual, configurando la gordofobia en el espacio público como una manifestación específica y cotidiana de violencia de género que restringe la movilidad y la participación de las mujeres gordas.

154. Por lo anterior, en cumplimiento de las obligaciones estatales dirigidas a garantizar el acceso universal al servicio público de transporte, incluido el urbano, deben tenerse en cuenta enfoques interseccionales que capturen adecuadamente los diferentes factores que en algunas circunstancias motivan los fenómenos de discriminación, no aisladamente sino a partir de sus complejos entrecruzamientos a efectos de adoptar las medidas adecuadas para impactar las realidades.

155. *Conclusión.* A partir del análisis anterior, la Sala concluye que el acceso al servicio de transporte público constituye un componente inescindible de la libertad de locomoción y una condición para la efectividad de una variedad de facetas de derechos fundamentales, en especial para las personas y grupos en situación de vulnerabilidad. A partir de la cláusula de igualdad y de la prohibición de discriminación, del modelo social de la discapacidad y de los estándares

²²⁷ Estudio referenciado por la Fundación Jacarandas en su intervención. Mohr, E., Jamie, K., & Hockin-Boyers, H. (2025). *Fatphobia as a form of gender-based violence: Fat women, public space and body belonging work*. *Fat Studies*, 14(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/21604851.2025.2469357>. En: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21604851.2025.2469357#abstract>.

internacionales sobre accesibilidad, diseño universal, ajustes razonables, igualdad inclusiva e interseccionalidad, es imperativo intervenir en las políticas que determinan las infraestructuras y prácticas diseñadas para un único «cuerpo estándar», en tanto estas últimas son expresión de estructuras presuntamente neutrales a las que, por el contrario, subyacen estereotipos y prácticas discriminatorias.

Tercera parte: Análisis del caso concreto

156. A partir de las consideraciones efectuadas, la Sala Octava de Revisión abordará el análisis del caso concreto, para ello *(i)* expondrá sintéticamente el objeto de la controversia. Luego, *(ii)* precisará, a partir de las pruebas allegadas al expediente, las condiciones actuales de operación del sistema de transporte público colectivo en Armenia (sección 8, *infra*); *(iii)* analizará si en este caso se verificó una actuación discriminatoria contra la tutelante, lesiva de sus derechos fundamentales a la dignidad, igualdad y libre locomoción (sección 9, *infra*); y, de ser el caso, *(iv)* adoptará las medidas a las que haya lugar para restablecer los derechos de la accionante y prevenir nuevas afectaciones para ella, y para las personas en similares condiciones (sección 10, *infra*).

157. *Objeto de la controversia.* La Sala de Revisión debe resolver un asunto en el que, por un lado, la tutelante invoca la existencia de barreras estructurales para el acceso al servicio público de transporte colectivo en Armenia de las personas con cuerpos diversos en razón del peso, dado que la mayoría de buses tienen torniquetes que no pueden transitar y el sistema no ofrece alternativas en aplicación de ajustes razonables. Por otro lado, las empresas operadoras de dicho servicio público esencial estiman que, aunque tienen políticas para el acceso diferencial de personas en situación de discapacidad, aquellas no pueden extenderse a las personas con corporalidades diversas en razón del peso. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y el Ministerio de Transporte aseveran que la adopción de medidas diferenciales para el grupo poblacional al que pertenece la accionante corresponde a las operadoras directas del servicio de transporte.

158. Así, corresponde a la Sala Octava de la Corte Constitucional determinar si las actuaciones y omisiones de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y de las empresas prestadoras del servicio público de transporte urbano —Buses Armenia S.A., Cooperativa de Buses Urbanos de Quindío [Cooburquin], y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A.— vulneran los derechos fundamentales de la accionante a la dignidad humana, la igualdad y prohibición de discriminación, y a la libertad de locomoción. En particular, deberá examinar si la decisión de mantener un sistema de acceso basado en torniquetes frontales con las características actualmente implementadas, sin habilitar alternativas efectivas para personas con cuerpos diversos en razón del peso, y negar de facto la posibilidad de abordar por la puerta trasera u otras modalidades razonables, resulta compatible con los principios de acceso universal, seguridad e igualdad material en la prestación del servicio.

8. Las condiciones actuales de diseño y operación del sistema de transporte público urbano en Armenia

159. *Reconocimiento del esquema de acceso con torniquetes y ausencia de protocolos para la diversidad corporal en razón del peso.* En el trámite del proceso

de tutela, las empresas accionadas que operan el servicio público de transporte urbano en Armenia reconocieron que el acceso ordinario al mismo se realiza exclusivamente por la puerta delantera mediante torniquetes instalados como dispositivos de control de recaudo, conteo de pasajeros, orden en el abordaje y prevención de la evasión. Las empresas Cooburquin, Buses Armenia S.A. y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. explicaron que la puerta trasera se destina, por regla general, al descenso de pasajeros y, de manera excepcional, al ingreso de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida en los vehículos que cuentan con plataforma elevadora, de conformidad con las normas técnicas. Al mismo tiempo, admitieron que no existen protocolos ni guías específicas para el trato de personas con sobrepeso u obesidad y que no han recibido solicitudes formales de ajustes razonables en favor de esta población.

160. En concreto, en sede de revisión, Buses Armenia S.A. encontró justificado que el acceso por la puerta trasera se limite a personas con discapacidad o movilidad reducida por razones de seguridad, control operativo y sostenibilidad del sistema²²⁸, afirmando que cualquier extensión de estas medidas a la diversidad corporal en razón del peso requiere definiciones de política pública y soporte clínico, no una presunción general en sede judicial. Por su parte, Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. señaló que es su obligación respetar las políticas públicas previstas por el Congreso de la República y el Gobierno Nacional en materia de transporte terrestre urbano de pasajeros, y que solo se permite el acceso por la puerta trasera en vehículos con plataforma para personas con movilidad reducida o discapacidad, pues ampliar esta posibilidad en casos de corporalidades diversas en razón del peso afectaría principios de seguridad y control operativo, insistiendo en que cualquier cambio estructural corresponde a las autoridades de transporte y al Legislador. Finalmente, la empresa Cooperativa de Buses Urbanos sostuvo que no hay una regulación ni una política pública para personas con obesidad, aunque dicha condición se abordaba «desde la Política de Salud Pública y planes territoriales».

161. *Decisiones operativas sobre la puerta trasera y ausencia de prohibición normativa.* La Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia señaló que el diseño de los vehículos cuenta con fichas técnicas avaladas por el Ministerio de Transporte y que la decisión de no permitir el ingreso por la puerta trasera corresponde a las empresas operadoras, pues dicha conducta no es contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. De manera relevante, la entidad aclaró que no existe prohibición normativa para abrir la puerta trasera cuando ello resulte necesario y que no se registran comparendos por permitir el abordaje por esa vía, de modo que la restricción actual obedece a decisiones operativas y comerciales de las empresas, no a un mandato legal estricto. Finalmente, precisó que en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) exigirá a las empresas de transporte que cuenten con un protocolo formal y documentado de atención a personas con condiciones especiales de movilidad, incluyendo quienes tienen sobrepeso y obesidad.

162. El Ministerio de Transporte atendió el requerimiento probatorio realizado en sede de revisión enfatizando en que ha venido cumpliendo su misionalidad como parte del Consejo Nacional de Discapacidad, contribuyendo a poner en marcha la Ley 1618 de 2013, agregando que no ejerce funciones de inspección, vigilancia y control sobre el transporte público urbano; y que la implementación de ajustes

²²⁸ En general, las demandadas afirmaron que se han incorporado buses al sistema accesibles para personas en situación de discapacidad. Por ejemplo, 23 buses en el caso de la empresa Buses Armenia S.A.

razonables corresponde a las autoridades territoriales y operadores del servicio público. Por último, AMABLE E.I.C.E., entidad encargada de planear, desarrollar, gestionar e implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia, indicó que, aunque no había una política en materia de accesibilidad por personas con corporalidades diversas en razón del peso, era posible realizar ajustes razonables en virtud de los derechos a la igualdad, dignidad y no discriminación.

163. *Finalidad técnica de los torniquetes y carácter no obligatorio de su uso.* A su vez, la Superintendencia de Transporte, al igual que autoridades de transporte de Armenia y de otras ciudades que intervinieron en el proceso por solicitud de la Sala, indicaron que los torniquetes no se conciben como una barrera física, sino que obedecen a criterios técnicos y de sostenibilidad —control de evasión, validación tarifaria, seguridad vial—. En particular, por ejemplo, las empresas Buses Armenia S.A. y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. afirmaron que los torniquetes no discriminan en razón del peso o la talla, ni limitan el acceso de personas con movilidad reducida. Además, en general, aclararon que no existe disposición legal que imponga su uso de manera obligatoria o generalizada, y que los sistemas de control de acceso no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los pasajeros.

164. *Conclusiones.* La Sala Octava de Revisión encuentra probado que (i) en efecto, por razones asociadas a la inexistencia de una política pública en relación con las corporalidades diversas en razón del peso, las empresas operadoras del servicio público de transporte colectivo indican que no es posible exceptuar la necesidad de que su ingreso al vehículo se dé por la puerta delantera, esto es, la que generalmente cuenta con *torniquete*. (ii) La inexistencia de dicha política pública es atribuida por las empresas operadoras de transporte público urbano a una regulación territorial y/o nacional, mientras que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia y el Ministerio de Transporte indican que la competencia para su adopción recae, precisamente, en las empresas operadoras. (iv) Las empresas operadoras del servicio público sugieren que un ingreso diferencial para las personas con cuerpos diversos en razón del peso exigiría la acreditación de una situación médica. Por su parte, (iii) los torniquetes son justificados en términos técnicos y operativos, pero no se encontró ni se afirmó que exista una regulación vinculante que necesariamente los imponga, por lo cual, parecen ser opciones de diseño y gestión del servicio. Por último, (v) aunque tanto AMABLE E.I.C.E. como la Secretaría de Tránsito y Transporte indicarían estar próximas a tomar medidas dirigidas a exigir y capacitar la adopción de medidas inclusivas para el acceso universal al transporte público, actualmente no se demostró que existiera alguna dirigida a superar la situación expuesta por la accionante.

9. El trato recibido por la accionante es discriminatorio y lesivo del derecho a la igualdad en el acceso universal y seguro al sistema de transporte público y de la dignidad humana en su faceta de vivir sin humillaciones

165. Antes de avanzar, una precisión es fundamental. En este caso, la Sala de Revisión está analizando y sometiendo a escrutinio una *situación* con diversas aristas. De un lado, un diseño de transporte colectivo que incluye torniquetes de acceso con una configuración y medidas específicas, las cuales impiden el acceso a personas con corporalidades diversas; de otro lado, un sistema de transporte que no ha adoptado ajustes razonables para garantizar los derechos comprometidos. En este sentido, siguiendo un enfoque de derechos, no es competencia de la Sala de Revisión

proscribir elementos de seguridad que se consideren necesarios para la satisfacción de intereses superiores, lo que analiza y sí es materia de decisión es determinar si ese sistema en su *configuración y métrica* actual desconoce, ente otros mandatos, el de acceso universal, en virtud del cual se debe propender, *en la mayor medida posible*, por el diseño de productos, entornos, programas y servicios que permitan su acceso a todas las personas “sin necesidad de adaptación ni diseño especializado”²²⁹.

166. *Juicio integrado de igualdad – afectación prima facie al mandato de trato igual.* En el marco del examen de la primera etapa de este juicio (sección 3, *supra*), la Sala de Revisión verifica que para las personas con corporalidades diversas en razón del peso existe un trato que dista o es diferente del concedido a las personas con un cuerpo que el sistema de transporte ha considerado «*estándar*»; dado que, mientras a las primeras el diseño del sistema les impide acceder al servicio público de transporte urbano como consecuencia de las medidas adoptadas por razones técnicas y operativas —la instalación de un torniquete con unas medidas específicas y la negativa de habilitar una solución alternativa—, las segundas no encuentran barreras para ejercer su derecho al acceso universal y seguro al transporte público urbano. Ahora bien, los dos grupos mencionados son comparables en la medida en que exhiben la misma condición, esto es, ser usuarios del sistema de transporte; en garantía, no solo del derecho a la libertad de locomoción, sino de los demás bienes que se relacionan con su ejercicio.

167. *Aplicación de un juicio en intensidad estricta.* Como parte fundamental de la segunda etapa del juicio integrado de igualdad, corresponde a la Sala justificar la intensidad del análisis que adelantará en esta oportunidad ante la medida cuestionada por la accionante y que fue adoptada por el sistema de transporte público urbano de la ciudad de Armenia. Para ello, conforme a la jurisprudencia constitucional²³⁰, el control será *estricto*, teniendo en cuenta que convergen dos elementos: (i) la medida de *exclusión* se funda en un criterio constitucionalmente problemático, la diversidad corporal en razón del peso (sección 4, *supra*); e, (ii) impacta de manera intensa el ejercicio de varios derechos fundamentales, iniciando por la libertad de locomoción. Es imprescindible, además, tener en cuenta que en este asunto la medida se aplicó a una persona que se encuentra en situación de vulnerabilidad, en tanto, de acuerdo con la información allegada al expediente, sus condiciones económicas le exigen acceder al sistema no solo para ejercer sus labores ocasionales como recicladora sino, además, para satisfacer otras relacionadas, por ejemplo, con su asistencia a citas médicas.

168. *Finalidad constitucionalmente imperiosa.* De las intervenciones allegadas al expediente es dable advertir que, en términos generales, las empresas de transporte público urbano pretenden la seguridad en la prestación del servicio de transporte, así como garantizar, a través de controles relacionados por ejemplo con la frecuencia de las rutas, un servicio universal para todas las personas, esto es, eficiente y garante del derecho a la libertad de locomoción, por lo cual, se podría dar por satisfecho este requisito. En este sentido, el artículo 365 de la Constitución establece que «[l]os

²²⁹ Artículo 2, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

²³⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-345 de 2019. Al respecto, indicó: «la Corte Constitucional ha aplicado el escrutinio estricto o fuerte cuando la medida (i) contiene una clasificación sospechosa como las enumeradas no taxativamente en el inciso 1° del artículo 13 de la Constitución; (ii) afecta a personas en condiciones de debilidad manifiesta o grupos discriminados o marginados; (iii) en principio, impacta gravemente un derecho fundamental; o (iv) crea un privilegio».

servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional».

169. Por su parte, la Ley 336 de 1996, «[p]or la cual se adopta el estatuto nacional de transporte», afirma el carácter esencial del servicio público de transporte [art 5] y prevé que «[l]a seguridad, especialmente relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte» [art. 2]. Por último, tal como se indicó en esta providencia, el servicio de transporte debe ser universal, por lo cual, las medidas que adopta el sistema de transporte público colectivo en esta dirección son relevantes e imperiosas en términos de derechos.

170. La medida *no es efectivamente conducente* para la satisfacción integral de las finalidades. Al respecto, podría afirmarse que se cumple este criterio respecto de la pretensión de seguridad, pues a partir de la aplicación estricta de los protocolos y la implementación de las regulaciones técnicas, logra hacer los controles en el acceso al servicio de transporte y garantiza un *lugar adecuado* para proteger a quienes ingresan y, al tiempo, a quienes vienen haciendo uso del mismo. No obstante, la medida es contraproducente en términos de universalidad del sistema. En esta dirección, si la finalidad operativa de un ingreso estrictamente regulado por el torniquete —con la configuración y métrica actuales y sin mecanismos alternos— busca organizar el servicio de tal manera que regule los tiempos en que los buses deben hacer sus rutas y así garantizar mayor eficiencia, esta medida resulta oponiéndose a la universalidad pues, por garantizar la de quienes consideran con cuerpos *estándar*, sacrifica definitivamente el acceso de las personas con corporalidades diversas en razón del peso.

171. Ahora bien, aunque el anterior análisis conduciría a afirmar la violación de los derechos de la accionante, en atención a la relevancia de este caso es preciso continuar con el examen de *necesidad y proporcionalidad en sentido estricto*. Sobre la primera, la Sala concluye que la opción de impedir el acceso al servicio público de las personas con corporalidades diversas en razón del peso porque no transitan a través de los torniquetes ni se les ofrece otra alternativa, es una medida que *no es necesaria* por las siguientes dos razones.

172. La *primera razón* por la que no es necesaria recae en que es posible diseñar otros instrumentos para satisfacer las finalidades que subyacen a la instalación de los citados torniquetes —con la configuración y métrica actuales—, sin que actúen, como sucede en este asunto, como dispositivos «de filtración corporal»²³¹, produciendo discriminación estructural en el servicio de transporte²³². Esto es,

²³¹ Expediente digital, archivo “INSTITUTO ONEILL -CHHR”.

En el artículo académico *An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system*, elaborado por Daniel Muñoz (2020), se examinan las implicaciones sociales, materiales y corporales derivadas de la implementación de torniquetes tipo «mariposa» en el sistema de transporte público de Santiago de Chile. El estudio sostiene que la incorporación de dichos dispositivos, introducidos con la finalidad de reducir la evasión tarifaria, generó efectos colaterales relevantes en materia de accesibilidad, igualdad de trato y dignidad de los usuarios. Particularmente, se concluye que los torniquetes constituyen mecanismos materialmente excluyentes respecto de determinados grupos poblacionales, tales como personas adultas mayores, usuarios de silla de ruedas, mujeres embarazadas, personas con movilidad reducida, personas con cuerpos diversos, usuarios con coches infantiles y pasajeros que transportan equipaje. Daniel Muñoz Zech. *An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system*. *Emotion, Space and Society*. (2020). 34. 100652. 10.1016/j.emospa.2019.100652. p. 2.

²³² La sustitución por otras formas de control ha sido aplicada en el modelo de transporte público urbano en Santiago de Chile, *Transantiago*. *Ibidem*.

existen medidas menos lesivas de los derechos que podrían implementarse para satisfacer las finalidades mencionadas.

173. La Secretaría de Movilidad de Bogotá, la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Barranquilla y otras intervinientes dejaron claro que no existe en el ordenamiento jurídico colombiano una disposición que imponga el uso de los torniquetes de manera obligatoria o generalizada. Por ello, dichos dispositivos no constituyen, por sí mismos, una política pública formal. Su implementación se ha realizado a modo piloto o experimental, bajo el entendido de que deben respetar el marco normativo vigente en materia de accesibilidad, seguridad y protección de los usuarios. Las normas técnicas colombianas aplicables al transporte público —entre otras, las NTC 4901, 5206 y 5701— regulan las características de los vehículos, las condiciones de accesibilidad y los parámetros de seguridad para personas con discapacidad y movilidad reducida, pero ninguna de ellas establece *características o especificaciones puntuales* de los dispositivos de control de acceso conocidos como torniquetes. Por el contrario, el marco reglamentario ha señalado que los sistemas que se instalen para el control y contabilización de pasajeros no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los usuarios.

174. La Superintendencia de Transportes recordó en su intervención que los torniquetes —con su configuración y métricas actuales— tuvieron como fundamento lo dispuesto en el artículo 6 de la Resolución 3172 de 2010 del Ministerio del Transporte, cuyo parágrafo 1 aclara que: «[e]n el transporte colectivo municipal, distrital y metropolitano, los sistemas que se instalen para el control y contabilización de los pasajeros que acceden al vehículo, no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los pasajeros»²³³. De esta manera, la incorporación de torniquetes debe entenderse subordinada al principio de accesibilidad y no puede convertirse en una fuente legítima de exclusión o impactar el acceso, entre otras, de las corporalidades diversas en razón del peso, las mujeres embarazadas o los adultos mayores²³⁴.

175. Asimismo, el número de puertas de servicio para el transporte convencional se rige por la NTC 5206:09; norma que, por mandato del artículo 5 de la Resolución 3753 de 2015, prevalece sobre disposiciones técnicas en contrario. En la tabla 5 de dicha normativa se fija el número de puertas y, en la tabla 6, sus dimensiones mínimas. A su vez, el numeral 5.8.2.1.14 prevé que, cuando el vehículo opera con dos puertas, la delantera se destina al ascenso y la trasera al descenso, salvo cuando en esta última se ubica el elevador o acceso para personas en situación de discapacidad, caso en el cual también se utiliza para su abordaje. Esta disposición, en consecuencia, permite evidenciar que es posible habilitar otros ingresos sin que ello implique una renuncia a las pretensiones que subyacen al torniquete.

176. Por ejemplo, Transmilenio S.A. en su intervención resaltó que, en el caso de la ciudad de Bogotá, desde el inicio del proyecto de instalación de aditamentos tubulares, torniquetes mariposa y barreras de control de acceso tipo piso a techo, se planteó la opción de habilitar alguna de las otras puertas si una persona presenta mayor dificultad para el ingreso por la puerta delantera del vehículo. Esto, con la finalidad de garantizar el derecho a la movilidad y con la condición de que se haga la respectiva validación del pasaje. En el mismo sentido, cabe destacar que las barreras

²³³ Expediente digital, archivo “060 Rta. Superintendencia De Transporte (despues de traslado).pdf”.

²³⁴ *Ibidem*.

físicas de acceso que comportan los torniquetes en su configuración y métrica actuales para personas con diversidad corporal en razón del peso, también se configuran para otro tipo de personas, como las mujeres embarazadas. Por todo lo anterior, se evidencia que el torniquete —o, por lo menos, en su configuración y métricas actuales— no es necesario y existen medidas menos lesivas de los derechos para cumplir las finalidades por las cuales se acude a dicho instrumento.

177. La *segunda razón* por la cual la medida no es necesaria radica en que, comprendiendo la existencia de un sistema que ha introducido torniquetes en sus diseños, por lo menos, ha debido adoptar de manera inmediata *ajustes razonables* para no excluir del sistema a las corporalidades diversas en razón del peso, en condiciones de seguridad para todos los usuarios del sistema. Ajustes que, con claridad, no implican para el sistema desistir de la exigencia de otras obligaciones, como el pago del pasaje. Estos ajustes son sin duda menos costosos en términos de derechos que la expulsión de la accionante del sistema de transporte público colectivo.

178. La medida no es *proporcional en sentido estricto*. Con el objeto particular de determinar el impacto que la medida ha tenido sobre los derechos de la accionante, la Sala de Revisión estima oportuno hacer uso de otra de las herramientas metodológicas construidas por la jurisprudencia de este Tribunal para estos casos (sección 3, *supra*), la relacionada con el *escenario de discriminación* (FJ. 73 *supra*). Para iniciar, el operador del sistema —representado en la práctica por quien conduce el vehículo como representante de la empresa de servicio público— se encuentra en una relación de poder frente a la persona que se acerca al paradero a solicitar el acceso al servicio público de transporte, configurando una situación de indefensión respecto de esta última²³⁵. En efecto, esa relación se adecúa a la comprensión que se ha tenido sobre dicha condición por parte de este Tribunal, en tanto, «[la indefensión] es un concepto de naturaleza fáctica que se configura cuando una persona se encuentra en un estado de debilidad manifiesta frente a otra, de modo que, por el conjunto de circunstancias que rodean el caso, no le es posible defenderse ante la agresión de sus derechos, bien porque se “carece de medios jurídicos de defensa” o porque “a pesar de existir dichos medios, los mismos resultan insuficientes para resistir o repeler la vulneración o amenaza de sus derechos fundamentales”»²³⁶.

179. En adición, es razonable sostener que la situación discriminatoria involucró a más personas, esto es, hubo espectadores que presenciaron la imposibilidad de la accionante de subirse a un bus urbano de servicio público y ello ha ocurrido, según relata, en más oportunidades, en cada ocasión en la que ha pretendido hacer uso de su derecho primario a la locomoción. Si bien podría decirse que la exposición no fue extendida en el tiempo ni frente a un público recurrente, lo cierto es que es innegable que hubo un impacto en el derecho de la accionante a la dignidad, en su faceta de *vivir una vida libre de humillaciones*. En esta misma línea, la Sala retoma el fenómeno documentado en la literatura —mencionado en la sección 4.2, *supra*— sobre la *hiper(in)visibilización*, que destaca cómo en algunos escenarios, como sería este en el que el foco está en la persona con una corporalidad diversa en razón del peso, se genera una *hipervisibilización*.

²³⁵ En el plano fáctico, el conductor es quien tiene la potestad de decidir si le permite el acceso al pasajero al bus o no, lo que configura la relación de poder.

²³⁶ Cfr. Sentencia T-145 de 2016, entre otras.

180. Por último, respecto de este examen del *escenario de discriminación*, la decisión de negar el acceso al servicio público se generó en el marco de un espacio que, si bien es público, se encuentra regulado por las normas del transporte, ante las cuales la demandante no tuvo alternativas para evitar la afectación a sus derechos. De hecho, en este trámite de tutela las empresas operadoras afirmaron que la posibilidad de extender las medidas diseñadas para las personas en situación de discapacidad a los cuerpos diversos en razón del peso debía sujetarse a un requerimiento médico, lo que reproduce estereotipos alrededor de este grupo poblacional. Al amparo de este examen, perentorio es concluir que el impacto en los derechos fundamentales de la accionante fue demasiado intenso, dado que la excluyó del sistema a través de una medida claramente discriminatoria.

181. Por oposición, desde el punto de vista del grado de satisfacción de las finalidades de la medida, es claro, a partir del examen realizado —en particular sobre el principio de idoneidad—, que no tienen el valor suficiente para considerar que se sobreponen al impacto que acaba de demostrar la Sala de Revisión tuvo la actuación de excluir a la accionante del sistema de transporte público urbano.

182. Para finalizar este juicio integrado de igualdad, dos precisiones son significativas. De un lado, que la accionante afirmó la imposibilidad de acceder al servicio público de transporte sin ahondar en la empresa que materialmente actuó en los eventos en los que afirma haber sido víctima de actos discriminatorios. No obstante, se refirió de manera expresa «al sistema de transporte público colectivo» y al «sistema de buses de Armenia». El Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Armenia²³⁷ es operado por el convenio Transporte Integrado Operador Armenia –TINTO U.T.–, el cual funciona como una sola red de transporte coordinada en la ciudad de Armenia y está integrado por las empresas de transportes accionadas –Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A.–. El convenio TINTO asume una coordinación operativa, aunque cada empresa ejecuta la operación de los buses²³⁸. Además, las tres empresas operadoras del servicio en Armenia admitieron en el marco de esta acción que no tienen políticas públicas relacionadas con personas con sobrepeso o con obesidad, por lo tanto, es evidente que este test se predica de todas ellas.

183. Y, de otro lado que, aunque quienes operan materialmente los buses que integran la flota del sistema de transporte público urbano no tengan la intención de discriminar, el funcionamiento del sistema en general es el que origina la exclusión en la medida en que opera bajo patrones asociados a cuerpos «estándar» que invisibilizan la diversidad corporal en razón del peso. Ese funcionamiento normal y normalizado del sistema de transporte es, precisamente, el que conduce a que integralmente —técnica, cultural y socialmente— materialice una discriminación estructural frente a un grupo específico de personas.

²³⁷ El Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Armenia fue adoptado mediante el Decreto 100 de 2009 de la Alcaldía de Armenia. En el párrafo primero del artículo quinto se dispone que la operación del sistema se hace de forma conjunta entre las empresas de transporte asociadas en el convenio TNTO. Disponible en: <http://www.tinto.com.co/documents/DECRETO%20100%20DE%202009.pdf>

²³⁸ Según la información disponible en su página web: «TINTO U.T. es un convenio de colaboración empresarial entre las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A., encargado de la planeación, programación y gestión de la operación del servicio de transporte Urbano, cuyo fin es lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible para la ciudad de Armenia, a través tecnología, innovación y personal capacitado». Disponible en: <https://www.tinto.com.co>

184. En conclusión, la Sala constata, *primero*, que actualmente existe un sistema de servicio público de transporte urbano en Armenia que, incluyendo el diseño de los torniquetes —por su configuración y métricas actuales—, está configurado sobre la base de las medidas de un «usuario estándar». Esta circunstancia impide, en la práctica, el acceso a personas que, como la accionante, tienen corporalidades diversas en razón del peso y, por ello, no pueden atravesar el dispositivo sin riesgo o sin sufrir situaciones de exposición y humillación. La Sala destaca que la exclusión no surge de la condición individual de la accionante, sino de las barreras físicas y operativas que el entorno impone, sin ofrecer alternativas razonables de acceso a quienes no encajan en ese «estándar» corporal, generando situaciones de discriminación.

185. Además, *en segundo lugar*, la Sala de Revisión evidencia el carácter estructural de la barrera y la discriminación por diversidad corporal en razón del peso. La Sala comparte la aproximación de intervinientes que, como la Defensoría del Pueblo, sostuvieron que las barreras de un sistema de transporte público diseñado a partir de un modelo corporal estándar, incluido el torniquete —con la configuración y métricas actuales, y sin ofrecer alternativas en condiciones de dignidad—, no es un asunto privado ni individual, sino la manifestación de un problema estructural, que prioriza la lógica del control y la disciplina del ingreso por encima del carácter del transporte como servicio público orientado a garantizar la movilidad urbana digna y accesible.

186. En esta línea, tanto la Defensoría del Pueblo como la organización Gordas Organizadas documentaron experiencias concretas de humillación, exclusión y obstáculos materiales de acceso al sistema de transporte público, especialmente para mujeres y otros grupos históricamente marginados. Ahora bien, las barreras involucradas en este caso, resalta la Sala, no son solamente físicas, como los torniquetes con la configuración y métricas actuales, sino también actitudinales y culturales. Estas se evidenciaron en la negativa del conductor a la solicitud de permitir el ingreso por la puerta trasera y se pusieron de presente en algunas respuestas al auto de pruebas, en tanto resaltaron que, por cuenta de los estigmas sociales en torno al sobrepeso y la obesidad, se le asigna poca relevancia a la experiencia de accesibilidad de estas personas. Así, las barreras actitudinales y culturales tienen también un efecto en el diseño de los sistemas de transporte público y en la priorización o no de ciertos ajustes para la accesibilidad de personas con cuerpos diversos, por lo que con frecuencia se traducen en barreras físicas.

187. *En tercer lugar*, para la Sala en este caso no solo se verifica una discriminación estructural en el diseño del sistema —cuyo diseño actual de los torniquetes, presuntamente neutral, se sostiene sobre la idea de cuerpo *estándar*—, sino una discriminación por omisión y falta de ajustes razonables para personas con condiciones corporales diversas en razón del peso. Aunque las empresas que prestan el servicio de transporte cuentan con vehículos y protocolos que permitirían habilitar el acceso alternativo por la puerta trasera —como se hace en el caso de personas con discapacidad o movilidad reducida—, han decidido someter a la accionante a la regla general de acceso a los vehículos por la puerta frontal, a través del torniquete, sin tener en cuenta su corporalidad diversa y los riesgos físicos y sociales que esto le genera. Asimismo, la Secretaría de Tránsito y Transporte ha omitido su deber de adecuar las prácticas relacionadas con el servicio público de transporte colectivo a estándares de derechos humanos; nótese, incluso, que mientras las empresas

operadoras adujeron no contar con una directriz al respecto por las autoridades territoriales y/o nacionales, la Secretaría y el Ministerio vinculados afirmaron que la competencia era de las empresas operadoras, lo que evidencia ausencia de coordinación y articulación en un tema que compromete intensamente los derechos de la población.

188. En este punto, cabe recalcar la inadmisibilidad de supeditar la realización de ajustes razonables a la presentación de documentación médica que dé cuenta del estado de salud de la persona. Ello, en tanto: (i) constituiría una validación y reproducción del estigma social y de la discriminación en relación con la diversidad corporal en razón del peso, al asociarla a un asunto médico y al exigir un requisito adicional para el acceso que no se predica de personas con «cuerpos estándar»; (ii) invisibilizaría la existencia de una barrera específica que limita el ejercicio de derechos fundamentales de la persona; y (iii) sometería a la ciudadana a escenarios recurrentes de discriminación e *hipervisibilización*. En ese sentido, en consonancia con la Observación General n.º 4 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: «[l]a realización de ajustes razonables no podrá estar supeditada a un diagnóstico médico de deficiencia y, en su lugar, deberá basarse en la evaluación de las barreras sociales...»²³⁹.

189. Para la Sala, en *cuarto lugar*, las condiciones actuales de diseño y operación del sistema de transporte público urbano en Armenia configuran barreras que afectan de manera significativa y diferenciada a la accionante, como una mujer con condiciones corporales diversas en razón del peso. Dichas barreras se mantienen sin una razón válida que resulte compatible con los principios de igualdad material, no discriminación, accesibilidad y diseño universal. Al impedir en la práctica que la accionante acceda al servicio de transporte público del que depende para ejercer su libertad de locomoción y para satisfacer necesidades básicas propias y de su familia, se vulneran sus derechos fundamentales a la igualdad, a la libertad de locomoción y a una vida digna. Por lo tanto, la Sala Octava de Revisión de la Corte Constitucional amparará sus derechos.

190. A continuación, este Tribunal se referirá a las medidas necesarias para la efectiva protección de los derechos de la accionante, a la luz de los deberes estatales inmediatos y progresivos.

10. Medidas de restablecimiento de los derechos vulnerados

191. *Deber de adoptar ajustes razonables para la diversidad corporal en razón del peso.* A partir del análisis anterior, la Sala identifica una responsabilidad conjunta del Estado, a través de sus autoridades en materia de transporte, y las empresas prestadoras del servicio público de transporte en Armenia, para garantizar la accesibilidad al transporte público en condiciones universales de igualdad y sin discriminación por motivos asociados a la diversidad corporal por peso. En el caso concreto, este deber se traduce, al menos, en dos obligaciones:

- (i) Adoptar ajustes razonables *inmediatos* frente a personas para quienes la actual configuración y métrica del torniquete —y otros elementos similares—

²³⁹ Aunque esta observación trata sobre ajustes razonables en materia educativa para personas en situación de discapacidad, su razonamiento puede hacerse extensivo al escenario del acceso de personas con cuerpos diversos en razón del peso al sistema de transporte público en este aspecto.

constituye una barrera efectiva de acceso. En ese sentido, se entiende como ajuste razonable el permitir el acceso de la accionante —y de todas las personas en igualdad de condiciones— por la puerta trasera del vehículo cuando el torniquete impida el acceso al mismo. Lo anterior, sin exigir documentación alguna relacionada con su estado de salud y con la obligación de acreditar el pago del correspondiente pasaje.

(ii) Adoptar *inmediatamente* y de manera articulada todas las medidas, incluidas las de tipo pedagógico, que sean necesarias para erradicar la discriminación de personas con corporalidades diversas en razón del peso en el acceso al sistema de transporte público colectivo.

192. Los ajustes razonables inmediatos son especialmente procedentes en tanto, de los informes remitidos por las empresas operadoras de transporte de Armenia y las autoridades de transporte de otras ciudades, es claro que han tomado medidas diferenciales para el acceso de personas con discapacidad o movilidad reducida, en cumplimiento de la normativa vigente. En esa medida, las limitaciones para el ingreso de la accionante y de quienes estén en una situación similar por la puerta trasera responden a la falta de protocolos y de capacitación sobre el trato a las personas con diversidad corporal por peso, a quienes se les debe garantizar el acceso al transporte público en condiciones de igualdad y sin discriminación.

193. La ausencia de regulación expresa no exime al Estado de sus deberes constitucionales de igualdad, accesibilidad y adopción de ajustes razonables; antes bien, impone un deber reforzado de interpretar y aplicar el marco existente a favor de grupos que, aunque no estén nominalmente mencionados, enfrentan barreras físicas, actitudinales y culturales. Al excluir a las personas con diversidad corporal en razón del peso de las medidas de accesibilidad ya implementadas para otros grupos, las autoridades desconocen el carácter progresivo —pero exigible— de estas obligaciones.

194. *Deber de las empresas de servicio público de transporte de Armenia de ofrecer disculpas a la accionante.* En el presente asunto, dada la vulneración de los derechos de los que es titular la accionante y el sometimiento a escenarios de discriminación, la Sala de Revisión ordenará a las empresas comprometidas que ofrezcan disculpas privadas a la accionante, con el objeto de resarcir la afectación a la que ha sido sometida por la imposibilidad de acceder al servicio público de transporte colectivo en condiciones de dignidad e igualdad²⁴⁰. A este acto, del cual se dejará constancia documental para ser remitido al juez de primera instancia, deberán concurrir la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, y un(a) representante la Defensoría del Pueblo, esta última entidad como garante del respeto y protección de los derechos de la accionante en el marco de este espacio.

195. *Deber del Estado de promover una política pública con enfoque de derechos que garantice el diseño universal del sistema de transporte público, accesible y digno para las corporalidades diversas en razón del peso.* Para la Sala de Revisión, los informes allegados al expediente dan cuenta de que no solo en Armenia, sino en otras ciudades el diseño de los sistemas de transporte se funda en conceptos como el

²⁴⁰ En otras ocasiones, la Corte Constitucional ha acudido a este tipo de remedios como medidas de reparación por la lesión a los derechos fundamentales y, en particular, a la prohibición de discriminación. Ver, por ejemplo, la Sentencia T-033 de 2024.

«cuerpo estándar», con el impacto que ello tiene sobre el derecho a la igualdad y la prohibición de discriminación respecto de otras personas, por lo cual, exhortará al Ministerio de Transporte para que en, ejercicio de sus competencias, promueva la adopción de políticas públicas en esta materia que se ajusten a un enfoque de derechos humanos, en particular, considerando la dignidad de las personas con corporalidades diversas en razón del peso, en beneficio de ciudades inclusivas, respetuosas y protectoras de todas las personas.

196. En consecuencia, la Sala impartirá las órdenes correspondientes dirigidas a remover las barreras identificadas y a evitar la repetición de las vulneraciones constatadas hacia otras personas en iguales condiciones.

197. La Sala ordenará a las empresas prestadoras del servicio de transporte en Armenia —Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. — que, de manera inmediata, (i) habiliten el ingreso de la accionante por la puerta trasera de los vehículos, sin exigir para ello autorizaciones médicas o administrativas adicionales. Lo anterior, sin que se suspenda la obligación de la accionante de pagar el correspondiente pasaje. Además, ordenará que, de manera inmediata, (ii) adopte las medidas necesarias para evitar situaciones discriminatorias para la accionante, en razón de su corporalidad diversa en razón del peso, en el acceso al servicio público de transporte, socializando esta decisión e ilustrando a los conductores del trato digno que debe tenerse hacia ella.

198. *Extensión del ajuste razonable y de las medidas dirigidas a evitar prácticas discriminatorias a otras personas con corporalidades diversas en razón del peso.* Las obligaciones anteriores se extienden a garantizar de manera inmediata el acceso por la puerta trasera a todas las personas con corporalidades diversas en razón del peso que, por efecto de un torniquete u otros dispositivos de control —que no atienden a la obligación de un diseño universal—, no puedan ingresar de manera segura y digna por la puerta delantera. Para esto, las empresas deberán instruir a su personal operativo para que habilite dicho acceso alternativo como ajuste razonable, asegurando siempre la integridad y dignidad de las personas usuarias, así como la validación del pago del pasaje.

199. *Prohibición de sanciones a conductores y revisión de medidas internas.* Las medidas anteriores no podrán traducirse en sanciones disciplinarias, contractuales ni económicas para los conductores que, en cumplimiento de esta sentencia, habiliten el ingreso por la puerta trasera a personas con corporalidades diversas en razón del peso. En consecuencia, se ordenará a las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. revisar sus disposiciones internas y suspender cualquier medida sancionatoria que castigue la habilitación de la puerta trasera en los términos definidos en esta providencia.

200. Al respecto, la Sala observa que ni la Ley 769 de 2002, «por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre», ni su reforma mediante la Ley 1383 de 2010, contemplan infracciones específicas por abrir la puerta trasera para permitir el ingreso de pasajeros en estas circunstancias. De hecho, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia indicó en sede de revisión que no ha impuesto comparendos ni registra infracciones de tránsito por abrir la puerta trasera de los buses —previa verificación del pasaje— cuando ello se requiere para el ingreso de personas con cuerpos diversos, y que no existe restricción normativa al respecto. Ante la ausencia

de normas de tránsito que prohíban dicha práctica, la Sala entiende que las eventuales sanciones a las que se refirieron los conductores para impedir el acceso de la accionante podrían provenir de reglamentos internos de las empresas operadoras.

201. *Medidas de política pública dirigidas a garantizar el acceso al servicio de transporte público en condiciones de igualdad y dignidad.* La Sala ordenará a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, en colaboración con el Ministerio de Transporte y de la entidad AMABLE E.I.C.E., que:

- (i) Revise y adapte la política pública en materia de transporte público urbano con el objeto de avanzar, progresivamente, en un diseño universal de su infraestructura y en la construcción de protocolos de acceso para las corporalidades diversas en razón del peso, a partir de un plan que prevea, por lo menos, (i.1) metas, plazos y mecanismos de seguimiento y verificación; y, (i.2) un enfoque interseccional.
- (ii) Formule, adopte e implemente un protocolo específico para garantizar el acceso al transporte público urbano de personas con corporalidades diversas en razón del peso. Este protocolo deberá incluir: (i) los ajustes razonables de acceso por la puerta trasera cuando el torniquete constituya una barrera material, o medidas igualmente razonables y adecuadas; (ii) las obligaciones de las empresas operadoras y de los conductores para garantizar esta finalidad; (iii) lineamientos de trato digno y no discriminatorio; y, (iv) la consideración de un enfoque interseccional, que se tenga en cuenta, entre otros criterios, el género. El protocolo debe socializarse con todas las empresas operadoras de transporte público del municipio, verificando su incorporación en los manuales operativos, así como con las autoridades de tránsito territoriales, quienes pueden contribuir a garantizar el cumplimiento de estas medidas.

202. *Exhorto al Ministerio de Transporte para promover una política pública con enfoque de derechos que garantice un diseño universal de transporte público accesible y digno para las corporalidades diversas en razón del peso.* La Sala de Revisión exhortará al Ministerio de Transporte para que en, ejercicio de sus competencias, promueva la adopción de políticas públicas en esta materia que se ajusten a un enfoque de derechos humanos, en particular, considerando la dignidad de las personas con corporalidades diversas en razón del peso, en beneficio de ciudades inclusivas, respetuosas y protectoras de todas las personas.

203. Por último, la Sala de Revisión adoptará medidas dirigidas a publicitar esta decisión y a informar sobre el cumplimiento de las órdenes dictadas.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Octava de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

PRIMERO. REVOCAR el fallo dictado por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Armenia, Quindío, el 19 de agosto de 2025. En su lugar, **CONCEDER** el amparo

de los derechos fundamentales a la igualdad y prohibición de discriminación, a la libre locomoción y a la dignidad humana de *Rocío*.

SEGUNDO. ORDENAR a las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. —que conforman el convenio de colaboración empresarial TINTO U.T.— que, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la notificación de esta sentencia, adopten las medidas necesarias para (i) garantizar a la accionante el ingreso a los vehículos de transporte público colectivo por la puerta trasera, cuando el torniquete o dispositivo de control de acceso de la puerta delantera le impida ingresar de manera segura, digna e incluyente, sin exigirle certificaciones médicas o administrativas adicionales, y asegurando en todo caso la validación del pasaje, y (ii) evitar situaciones discriminatorias para la accionante en el acceso al servicio público de transporte, socializando esta decisión en sus empresas e ilustrando a los conductores del trato digno que debe tenerse hacia ella.

Asimismo, **ORDENAR** a las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. que, dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de esta providencia, presenten disculpas privadas a la accionante por los hechos ocurridos y por las afectaciones en su dignidad derivadas de la negativa de acceso al sistema de transporte público colectivo. Deberán informarle las medidas implementadas para garantizar su ingreso a los vehículos de transporte público colectivo de manera segura y digna, sin exigirle certificaciones médicas o administrativas adicionales, y las medidas adoptadas para evitar la reiteración de las situaciones de discriminación que vivió al intentar acceder al sistema de transporte público.

A este acto, del cual se dejará constancia documental para ser remitido al juez de primera instancia, deberán concurrir la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, y un(a) representante de la Defensoría del Pueblo, esta última entidad como garante del respeto y protección de los derechos de la accionante en el marco de este espacio.

TERCERO. ORDENAR a las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. —que conforman el convenio de colaboración empresarial TINTO U.T.— que, de forma inmediata, extiendan las medidas anteriores a todas las personas usuarias con corporalidades diversas en razón del peso para quienes el torniquete u otros dispositivos de control constituyan una barrera efectiva de acceso. Para este efecto, en un término no mayor a diez (10) días, deberán instruir y capacitar a su personal operativo y de conducción sobre el deber de habilitar la puerta trasera como ajuste razonable, sin perjuicio de la validación del pasaje, y sobre la prohibición de negar el servicio en tales condiciones, así como sobre la obligación de actuar siempre en garantía de la integridad y dignidad de las personas usuarias.

CUARTO. ORDENAR a las empresas Buses Armenia S.A., Cooburquin y Transportes Urbanos Ciudad Milagro S.A. —que conforman el convenio de colaboración empresarial TINTO U.T.— que, en un término no superior a treinta (30) días siguientes a la notificación de esta sentencia, revisen y adecuen sus reglamentos internos, manuales operativos y esquemas de incentivos y sanciones, con el fin de eliminar cualquier disposición que sancione a los conductores por permitir el abordaje por la puerta trasera en los supuestos previstos en esta sentencia. Asimismo,

que incorporen expresamente la obligación de facilitar dicho acceso como medida de accesibilidad y no discriminación.

QUINTO. ORDENAR a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia que, en compañía del Ministerio de Transporte y de la entidad AMABLE E.I.C.E., y dentro de los tres (3) meses siguientes a la notificación de esta providencia:

- (i) Revise y adapte la política pública en materia de transporte público colectivo con el objeto de avanzar, progresivamente, en un diseño universal de su infraestructura y en la construcción de protocolos de acceso para las corporalidades diversas en razón del peso, a partir del establecimiento de un plan que prevea, por lo menos, *(i.1)* metas, plazos y mecanismos de seguimiento y verificación; y, *(i.2)* un enfoque interseccional.
- (ii) Formule, adopte e implemente un protocolo específico para garantizar a las personas con corporalidades diversas en razón del peso el acceso en condiciones dignas al transporte público colectivo. El protocolo debe incluir *(i)* los ajustes razonables de acceso por la puerta trasera cuando el torniquete u otra medida constituya una barrera material, u otras alternativas igualmente razonables; *(ii)* las obligaciones de las empresas operadoras y de los conductores para garantizar esta finalidad; *(iii)* lineamientos de trato digno y no discriminación; y, *(iv)* la consideración de un enfoque interseccional, que tenga en cuenta, entre otros criterios, el género. Este protocolo debe socializarse con todas las empresas operadoras de transporte público del municipio, verificando su incorporación en los manuales operativos, así como con las autoridades de tránsito territoriales, quienes pueden contribuir a garantizar el cumplimiento de estas medidas, y con el público en general.

SEXTO. Ordenar a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, y a la entidad AMABLE E.I.C.E. que, en un término no mayor a quince (15) días siguientes a la notificación de esta providencia, socialice esta decisión en el municipio, esto es, con las demás autoridades territoriales y con el público en general, con miras a garantizar, entre otros objetivos, que las personas beneficiarias de esta orden estén enteradas de las medidas adoptadas en favor de las personas con corporalidades diversas en razón del peso y, de este modo, puedan exigir el respeto, garantía y protección de sus derechos.

SÉPTIMO. Disponer que las autoridades a quienes se dirigen las anteriores órdenes informen, de manera inmediata al vencimiento del plazo concedido para cada orden, al juez de primera instancia, quien, por su parte, remitirá un informe a esta Corporación en el término de 6 meses contados a partir de la notificación de esta decisión. Asimismo, solicitar a la Defensoría del Pueblo que, a través de uno(a) de los(as) funcionarios(as) del nivel central o de la regional, acompañen el cumplimiento de las órdenes aquí impartidas y a la accionante, en particular para la plena comprensión del alcance de este fallo y los derechos de los que es titular.

OCTAVO. Exhortar al Ministerio de Transporte para que, en ejercicio de sus competencias y en los términos del artículo 365 de la Constitución, promueva la adopción de políticas públicas en esta materia que se ajusten a un enfoque de

derechos humanos, en particular, considerando la dignidad de las personas con corporalidades diversas en razón del peso, en beneficio de ciudades inclusivas, respetuosas y protectoras de todas las personas.

NOVENO. LIBRAR, por la Secretaría General de la Corte Constitucional, la comunicación de que trata el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991, para los efectos allí contemplados.

Comuníquese, notifíquese y cúmplase.

PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA
Magistrada

NATALIA ÁNGEL CABO
Magistrada

MIGUEL POLO ROSERO
Magistrado
Aclaración de voto

ANDREA LILIANA ROMERO LOPEZ
Secretaria General