



**unl**

Universidad  
Nacional  
de Loja

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA  
Facultad Jurídica Social y Administrativa

## UNIDAD DE TITULACIÓN ESPECIAL

### TÍTULO:

**“DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL  
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA  
CIUDAD DE LOJA”**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN  
PREVIO A OPTAR POR EL  
GRADO DE INGENIERA EN  
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

### AUTORA:

Torres Rojas, Karla Paulina

### DOCENTE:

Ing. Jiménez Salinas, Elizabeth Daniela MPP

LOJA-ECUADOR

2019

## CERTIFICACIÓN

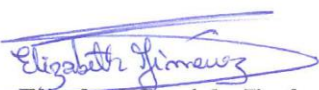
**ING. JIMÉNEZ SALINAS, ELIZABETH DANIELA MPP**

**TUTORA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

### **CERTIFICA:**

Haber dirigido y supervisado, en todas sus partes el desarrollo del proyecto de investigación titulado ***“DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA”***, de autoría de la postulante Karla Paulina Torres Rojas, cuyo informe cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos de la Universidad Nacional de Loja, con los procedimientos técnicos de la Administración Pública y con las normas de la investigación científica, por lo tanto, autorizo su presentación, sustentación y defensa.

Loja, 05 de Agosto del 2019

  
**Ing. Elizabeth Daniela Jiménez Salinas MPP**


**TUTORA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

## AUTORÍA

Karla Paulina Torres Rojas declaro ser autora del presente proyecto de investigación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a La Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi proyecto de investigación en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Autora:** Karla Paulina Torres Rojas

**Firma:**  \_\_\_\_\_

**Cédula:** 1900888775

**Fecha:** Loja, septiembre de 2019.

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN  
POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN  
PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO  
COMPLETO**

Karla Paulina Torres Rojas declaro ser autora del proyecto de investigación titulado **“DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA”**, como requisito para optar al título de **INGENIERA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de ese trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del proyecto de investigación que realice un tercero

Para constancia de esta autorización, firmo en la ciudad de Loja, a los 2 días del mes de septiembre del dos mil diecinueve, firma la autora.

**Firma:** \_\_\_\_\_



**Autor:** Karla Paulina Torres Rojas

**Cédula:** 1900888775

**Dirección:** Loja, Av. Benjamín Carrión y Gustavo Serrano

**Correo:** karla199458@hotmail.com

**Teléfono:** 2111153

**Celular:** 0959555039

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Tutora del Proyecto de Investigación:** Ing. Elizabeth Jiménez Salinas MPP

**Unidad de Titulación Especial:**

Ing. José Rodrigo Maldonado Quezada. MAPP  
(Políticas de Inclusión Social y Bienestar: Caso Ecuatoriano)

Dra. Johvana Ermila Aguirre Mendoza Mg. Sc.  
(Métodos Mixtos de Investigación)

Dr. Alex Patricio Riascos Chamba Mg. Sc.  
(Sector Público Ecuatoriano)

**Tribunal de Sustentación:**

Dra. Johvana Aguirres Mendoza, Mg.Sc. **(Presidenta)**

Abg. Sandra Katherine Gordillo Iñiguez Mtr. **(Vocal)**

Ing. Tania Elizabeth Patiño Calderón Mg.Sc. **(Vocal)**

## **DEDICATORIA**

Primeramente, quiero agradecer a Dios, por haberme dado sabiduría y fortaleza suficiente para culminar con éxitos mi carrera, por bendecir y guiar cada uno de mis pasos.

A mis padres Carlos y Lady, por su sacrificio, dedicación, por ser mi apoyo y fortaleza en los momentos más difíciles; a ellos que siempre me han brindado sus consejos, confianza, amor y valores que han hecho de mí una mejor persona.

A mis queridos abuelitos: Laura y Clotario que desde el cielo me cuidan y guían mi camino, a mis abuelitos Fanny y Edgar que son sus sabios consejos, me han encaminado por el buen sendero.

A mis hermanas: Gennina, Andrea y María Fernanda, por su apoyo incondicional, su paciencia y su amor, a mis sobrinos Rafaeli y Julián, que son el motor y felicidad de mi vida

A mis amigos, compañeros y a cada una de esas personas que estuvieron apoyándome a lo largo de mi formación académica

Con amor

Karla Paulina

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a la Universidad Nacional de Loja, a la Facultad Jurídica Social y Administrativa y un agradecimiento muy especial a la Carrera de Administración Pública, que durante cinco años fue como mi segundo hogar.

De igual manera quiero dejar constancia de mi agradecimiento a toda la planta docente, por su tiempo y dedicación para brindar todos sus conocimientos necesarios para mi formación profesional y así culminar con éxito la carrera, a mi tutora de tesis Ing. Elizabeth Daniela Jiménez Salinas MPP, quien con su experiencia y sus conocimientos permitieron que culminara con éxito este trabajo.

La autora

# **1 TÍTULO**

**“DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL  
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA  
CIUDAD DE LOJA”**

## **RESUMEN**

El proyecto de investigación titulado “DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA”, está estructurado bajo los lineamientos de Investigación de la carrera de Administración Pública en concordancia con el Reglamento de Régimen de la Universidad Nacional de Loja; el presente consta de revisión de literatura donde se describe una base teórica, que está íntimamente relacionada en todo lo concerniente al tema investigado.

Tiene como propósito analizar la situación actual por la que atraviesan las personas en condición de discapacidad y movilidad reducida al momento de acceder al sistema de transporte público urbano, para ello fue necesario identificar cuáles son las barreras físicas y sociales que encuentran estas personas a diario las mismas que limitan el libre acceso y movilización dentro de un entorno seguro, confiable y adecuado, luego de ello se identificó los efectos que causa la inaccesibilidad al sistema de transporte público urbano sobre las personas con discapacidad y movilidad reducida, con ello se determinó la relación entre el problema-causa-efecto, así fue posible identificar qué tipo de adaptaciones son necesarias que realicen las autoridades competentes a los entornos referente a infraestructura como a señaléticas de acuerdo a lo que está estipulado en las Normas Técnicas Ecuatorianas de Accesibilidad.



## **ABSTRACT**

The research project entitled “DIAGNOSIS OF THE ACCESSIBILITY OF PEOPLE WITH DISABILITIES AND REDUCED MOBILITY IN THE URBAN PUBLIC TRANSPORT SYSTEM OF THE CITY OF LOJA”, is structured according to the Research guidelines of the Public Administration career in accordance with the Regulation of Regime of the National University of Loja; This is a review of literature describing a theoretical basis, which is intimately related in everything related to the subject under investigation.

Its purpose is to analyze the current situation faced by people with disabilities and reduced mobility when accessing the urban public transport system, for this it was necessary to identify what are the physical and social barriers that these people encounter on a daily basis. same that limit free access and mobilization within a safe, reliable and adequate environment, after that the effects caused by the inaccessibility of the urban public transport system on people with disabilities and reduced mobility were identified, with this the relationship was determined Among the problem-cause-effect, it was thus possible to identify what type of adaptations are required by the competent authorities to the environments related to infrastructure as to signage according to what is stipulated in the Ecuadorian Technical Standards of Accessibility.

## INTRODUCCIÓN

La accesibilidad a los entornos públicos como privados, libres de todo obstáculo ya sean físicos o sociales es un derecho que está garantizado para todos los seres humanos, especialmente para las personas con discapacidad, tercera edad y mujeres embarazadas, para ello el estado debe de adoptar las medidas correspondientes para que todos gocen de una igualdad de derechos.

La accesibilidad al sistema de transporte público urbano para personas con discapacidad y movilidad reducida es un tanto paradójico, pues si bien, en los últimos años el estado ha creado y reformulado leyes, normas que garanticen la inclusión de este grupo vulnerable, no se ha logrado una plena inserción social de estos, debido a la múltiples falencias que existen al momento de ejecutar los planes programas o proyectos que están encaminados a solucionar este problema referente a los ámbitos de construcción y transporte urbano el mismo que garantice un servicio de transporte accesible, de calidad y con amplia cobertura que les garantice el derecho de moverse libremente a las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Esta investigación tiene como propósito fundamental analizar detalladamente el sistema de transporte público urbano, con el objetivo de determinar si este cuenta con infraestructura adecuada, además de hacer una observación en las unidades de transporte para saber si estas cuentan con las señaléticas y los distintivos necesarios para que los espacios destinados para este grupo en específico, sean respetados.

La metodología utilizada para el desarrollo de este proyecto fue la investigación-acción, dentro de la misma se aplicó las técnicas de: entrevista, la observación directa, fotografías, grupo focal, arcoíris, que sirvieron para recabar información que aportaron a la conducción de este trabajo.

Se justifica la investigación en los derechos de las personas con discapacidad que se enmarcan claramente en la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ordenanza Municipal de la ciudad de Loja y en las Normas Técnicas Ecuatorianas de Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico.

La importancia de realizar este trabajo, es el de identificar el principal problema que enfrentan las personas con discapacidad y movilidad reducida el mismo que imposibilita la accesibilidad y movilización en el transporte público urbano debido a que ni el actual ni futuro sistema de transporte público, contemplan en su totalidad la inclusión del servicio a toda la población.

De este modo se reduce la calidad del servicio de transporte que se ofrece porque no garantiza cobertura, ni accesibilidad universal. (Ortega, 2012)

## **2 Determinación del problema, dilema o tensión**

### **Antecedentes**

El servicio de transporte público urbano es una alternativa que facilita la movilidad de las personas en el mundo permitiéndoles trasladarse de un lugar a otro, este servicio es utilizado especialmente por las personas que viven en las zonas periféricas de las ciudades a las cuales les queda alejado sus sitios de trabajo, estudio, vivienda o lugares en donde la mayoría se dirigen a diario a realizar sus actividades, algunos prefieren utilizar este servicio porque les resulta un transporte económico.

Si bien es cierto el servicio de transportación pública es muy útil para todas las personas, pero también es evidente lo complicado que es acceder sobre todo en horas pico en donde existe excesiva afluencia de personas, haciendo que la movilidad dentro de los transportes urbanos se convierta en un acceso forzado, limitante e inclusive inaccesible, especialmente para las personas con discapacidad y movilidad reducida como: mujeres embarazadas, personas con niños en brazos y personas de la tercera edad, en donde las barreras que se encuentran a diario suelen ser más frecuentes, teniendo un mayor impacto para ellos.

En la actualidad y con todos los sistemas de modernización que se han implementado para mejorar el servicio de transportación pública, para las personas con discapacidad y movilidad reducida, hacer uso de este servicio sigue siendo todo un desafío debido a la falta de una infraestructura adecuada, señaléticas en buen estado, distintivos en los asientos de uso preferencial que les permita tener a estas personas autonomía e independencia al movilizarse, impidiéndoles desarrollar de

forma normal sus actividades cotidianas, convirtiéndolas así en personas dependientes. (Gahuancela, 2017).

En Ecuador este problema no es ajeno, ya que en las distintas ciudades de nuestro país aún se puede evidenciar que el transporte público urbano presenta un cuadro crítico en lo referente a calidad y accesibilidad, lo que hace que el mismo no sea incluyente ni accesible, al no contar con los espacios necesarios para las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Aunque cada vez existen mejores mecanismos y sistemas de adaptación en las unidades de transporte, aún no se ha conseguido que las personas que tienen alguna limitación física puedan utilizar de forma habitual este medio de transporte debido a que no se ha logrado concientizar a los prestatarios del servicio de transportación sobre la importancia que tiene brindar servicios de calidad, accesibilidad y sobre todo servicios que sean incluyentes, lo que conlleva a la vulneración de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad y movilidad reducida, perpetuando su exclusión social, su invisibilidad, negando la atención diferencial que se le exige a las políticas públicas y en la prestación de los servicios sociales en cabeza del Estado.

El problema identificado se centra por lo tanto en la dificultad para la movilización en transporte público de personas con algún tipo de discapacidad física o personas con movilidad reducida (mujeres embarazadas, personas de la tercera edad), porque el actual sistema de transporte público urbano en la ciudad de Loja no garantiza accesibilidad, cobertura ni calidad en el servicio que ofrece, ni

tampoco cumple con lo que exige la normatividad respectiva que protege los derechos de personas que presentan algún tipo de limitación física.

Es por esta razón que al final de esta investigación se plantean alternativas que vayan relacionadas a la concientización de toda la ciudadanía con el objetivo de que se cumplimiento a los derechos de estas personas enfocados al respeto y equidad de la diversidad humana, de tal forma que al mejorar la movilidad y accesibilidad de esta población se logre un aumento en la calidad de vida para estas personas.

Con estas consideraciones lo pregunta general de investigación será ¿cuáles son las principales causas de la limitada accesibilidad al sistema de transporte público urbano de las personas con discapacidad y movilidad reducida?

Además se plantea la siguiente hipótesis, la falta de sistemas de señalización, elementos de accesibilidad y de tolerancia por parte de los usuarios, dificulta el acceso a personas con discapacidad y movilidad reducida al sistema de transporte público urbano.

Llegando a delimitar el problema de la siguiente manera, inaccesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida al sistema de transporte público urbano, por la falta de condiciones de seguridad e infraestructura lo que genera exclusión social a este grupo de atención prioritaria.

### **3 Propósitos que definen la finalidad de la propuesta final**

La presente investigación tiene como propósito describir el marco teórico referencial que permite entender y explicar las causas y efectos que surgen en torno a la problemática de accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida al sistema de transporte público urbano. Así como el análisis de la norma técnica que regula los requisitos que deben cumplir los espacios de uso público en este caso específico las unidades de transporte público con sus respectivas paradas.

Desde la profesión de la administración pública describir las normas jurídicas que están encargadas de normalizar y/o garantizar el derecho de accesibilidad al transporte público urbano de personas con discapacidad y movilidad reducida, y el papel que desempeñan las instituciones públicas a través de la implementación de políticas públicas, proyectos y programas enfocados a dar solución a la problemática en estudio.

El desarrollo de la presente investigación permite explicar los fenómenos que se suscitan en torno a las personas con discapacidad y movilidad reducida al momento de hacer uso del transporte público urbano, situación que fue posible a través de la observación directa, aplicación de la metodología del Sistema de Actores Sociales versión 2 y la técnica del arcoíris, sumado a esto las entrevistas a personas involucradas y con ello reconstruir la cadena causal del problema definido.

## **4 Contextualización y caracterización teórica y profesional del problema (diagnóstico experiencia de la investigación acción)**

### **4.1 Revisión de Literatura**

#### **4.1.1 Accesibilidad**

Según Veleta (2014) determina a la accesibilidad como la condición que deben cumplir todos los entornos, ya sean exteriores o interiores, los mismos que deben permitir el libre desplazamiento para ser utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Por lo tanto, se podría decir que la accesibilidad es el estado que permite que todas las personas puedan acceder a los bienes y servicios o llegar a objetos o lugares independientemente de su condición, ya sea física o cognitiva.

#### **4.1.2 Transporte**

Define al transporte como al acto y consecuencia de trasladar un elemento, bien o personas de un lugar a otro. (Gardey, 2015)

#### **4.1.3 Transporte Accesible**

Para que todas las personas puedan utilizar el transporte público urbano en igualdad de condiciones, es necesario que cumplan con los criterios de Accesibilidad Universal los mismos que se refiere a que tiene que ser planeado, proyectado, construido, rehabilitado, esto con el fin de que el transporte preste servicios de seguridad, comodidad y autonomía por cualquier persona, tenga o no



reducción en sus posibilidades de movilidad o comunicación (Fernández J. d., 2005)

#### **4.1.4 Accesibilidad al Transporte Público**

Hace referencia a la infraestructura física, medios e instalaciones, permitiendo el seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria. (Ordóñez, 2015)

#### **4.1.5 Barreras en el transporte**

Son todos aquellos obstáculos que impiden o dificultan la utilización de un determinado sistema de transporte. (Fernández, García , Juncà, de Rojas , & Santos, 2005)

#### **4.1.6 Teorías de la Accesibilidad**

**Tabla 1. Teorías de accesibilidad**

<b>Año</b>	<b>Actor</b>	<b>Teoría</b>
<b>2003</b>	Instituto Universitario de Estudios Europeos	Conjunto de características que hacen posible que cualquier entorno, servicio, sistema de gestión o mantenimiento se diseñe, ejecute o sea apto para el máximo número de personas en condiciones de confort, seguridad e igualdad.
<b>1993</b>	Hansen Y Enwicht	Facilidad de llegar a los bienes, servicios, actividades y destinos, que en conjunto se les llama oportunidades. Los autores también la definen como la posibilidad de interacción e intercambio.
<b>2010</b>	Bocarejo & Oviedo	La accesibilidad permite a los ciudadanos participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido, estos en la medida de sus condiciones constituyen la demanda de transporte derivada de las necesidades para llegar a las diferentes actividades y tener acceso a las oportunidades que no están disponibles en el origen del viaje.

**Fuente:** Ortega (2012)

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina.

#### **4.1.7 Señalética**

Es un sistema de comunicación visual, el cual está conformado por señales o símbolos, las mismas que permiten orientar y guiar a las personas en un determinado espacio físico. (Comunicólogos, 2018)

#### **4.1.8 Movilidad**

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. (Ecologistas en Acción, 2007)

#### **4.1.9 Personas De Movilidad Reducida**

Las Personas con Movilidad Reducida (PMR) son aquellas que tienen permanente o temporalmente limitada la capacidad de moverse. Este grupo está conformado por personas con movilidad reducida permanente, a las que están asociadas enfermedades como paraplejia, tetraplejia, problemas óseos etc. El otro grupo son las personas con movilidad reducida temporal es decir aquellas quienes tienen dificultades por otros motivos: ancianos, embarazadas, personas con niños pequeños, etc. (Yepes, 2016)

#### **4.1.10 Personas de la Tercera Edad**

Se considera a aquellas personas que han llegado a la edad de 65 años, según Fajardo (2015) dice que no todas las personas envejecen de la misma forma ya que depende de las condiciones del estado emocional y de salud de cada individuo.

#### 4.1.11 Personas con Discapacidad

Son aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, cuyas limitaciones pueden interferir para que estas personas puedan interactuar o desarrollarse de manera plena y efectiva en la sociedad. (Comision Nacional de los Derechos Humanos, 2006)

**Tabla 2. Tipos de discapacidad**

Tipos de discapacidad	Definición	Limitaciones
<b>Discapacidad física</b>	Es la disminución o ausencia de las funciones motoras o físicas que se traducen en limitaciones posturales, de desplazamiento o de coordinación del movimiento, fuerza reducida, dificultad con la motricidad fina o gruesa, es decir implica movilidad reducida.	Complejidad para la realización de ciertas actividades como: deambular, correr, subir y bajar gradas, levantarse, sentarse, manipular objetos con las manos, mantener el equilibrio, controlar los esfínteres.
<b>Discapacidad Intelectual</b>	Se refiere a personas que presentan limitaciones significativas tanto en funcionamiento intelectual, como en la conducta adaptativa, expresadas en las habilidades adaptativas, conceptuales, sociales y prácticas, esta discapacidad se origina antes de los 18 años.	Limitan el funcionamiento en una o más actividades de la vida diaria, tales como la comunicación, la participación social y la vida independiente, a través de múltiples entornos, tales como la casa, la escuela, el trabajo y la comunidad.
<b>Discapacidad Visual</b>	Se refiere a personas que presentan grandes limitaciones para la visión, estas limitaciones incluyen la ceguera y la baja visión, con un alto grado de pérdida de la visión, es decir, personas que, o bien no ven absolutamente nada, o bien, aun con la mejor corrección posible (uso de lentes), presentan grave dificultad para ver.	Dificultades para ubicarse y desplazarse en espacios y entornos, acceder a material de información, debido a la falta de accesibilidad al medio físico y a la comunicación que presenta nuestro entorno, en el que fácilmente encontramos un sinnúmero de obstáculos
<b>La Discapacidad Psicosocial</b>	Se refiere a personas que presentan secuelas de una enfermedad mental, que se caracteriza por trastornos previsiblemente permanentes en el comportamiento adaptativo que afectan el estado de bienestar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interferir en la capacidad de llevar una vida autónoma.</li> <li>- Afectación en la actividad laboral.</li> </ul>
<b>Discapacidad Auditiva</b>	Se refiere a personas que presentan gran dificultad o la imposibilidad de usar el sentido del oído debido a una pérdida de la capacidad auditiva parcial (hipoacusia) o total (cofosis), de ambos oídos.	Problemas para escuchar y por tanto para comunicarse verbalmente e

<b>Tipos de discapacidad</b>	<b>Definición</b>	<b>Limitaciones</b>
<b>Discapacidad del Lenguaje</b>	Personas que presentan deficiencia para la comunicación verbal, causada por alteraciones, anomalías, perturbaciones o trastornos del lenguaje que dificultan, de manera más o menos persistente la comunicación lingüística, afectando no solo a aspectos lingüísticos, sino también intelectuales y de la personalidad.	interrelacionarse con su entorno; pudiendo ser pre <sup>1</sup> o post <sup>2</sup> locutiva. Interfiere en las relaciones y rendimiento escolar, social y familiar.

**Fuente:** Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidad (2016)

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

#### 4.1.12 Grado de discapacidad

De acuerdo al Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades determina los porcentajes que las personas con discapacidad pueden presentar.

**Tabla 3. Grado de discapacidad**

<b>Nivel</b>	<b>Grado de discapacidad</b>
<b>Ligero</b>	Del 30% al 49%
<b>Moderado</b>	Del 50% al 74%
<b>Grave</b>	Del 75% al 84%
<b>Muy grave</b>	Del 85% al 100%

**Fuente:** Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades (2017, pág. 6)

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina.

#### 4.1.13 Tipos de usuarios








De acuerdo al Ministerio de Inclusión Económica y Social describe los diferentes tipos de usuarios que acceden al transporte público urbano.

**Tabla 4. Tipos de usuarios**

<b>Tipos de usuarios</b>	<b>Descripción</b>	<b>Representación grafica</b>

<sup>1</sup> Se presenta antes de que el niño aprenda a hablar y que normalmente está vinculada a pérdidas severo-profundas de audición. Estas personas se comunican mediante la lengua de señas.

<sup>2</sup> Sordera que aparece en la edad adulta, ya sea progresiva o repentina; ya tiene adquirido el lenguaje y, aunque pierda la audición, puede seguir utilizándolo

Tipos de usuarios	Descripción	Representación grafica
<b>Movilidad reducida temporal</b>		
<b>Los ambulantes</b>	Depende de dispositivos de apoyo como: muletas, bastones, andadores, para mantener estabilidad y equilibrio.	
<b>Mujeres embarazadas</b>	Son personas que estan gestando una vida, y por su estado pueden perder facilmente el equilibrio cuando estan en movimiento.	
<b>Adultos Mayores</b>	Pueden presentar deficiencia auditiva y/o visual y además necesitar un bastón u otra ayuda técnica para su desplazamiento	
<b>Movilidad reducida permanente</b>		
<b>Los usuarios de sillas de ruedas</b>	Dependen de este dispositivo de apoyo para poderse movilizar y en ocasiones necesitan ser empujadas por un asistente	
<b>Los sensoriales con deficiencias visuales</b>	Son personas que tienen dificultad para reconocer objetos u orientarse con la vista dependen de informacion sonora.	
<b>Los sensoriales con deficiencias auditivas</b>	Personas que no perciben sonidos, tienen dificultad para expresarse verbalmente, dependen de informacion visual.	
<b>Los sensoriales con deficiencias de lenguaje</b>	Personas que tienen dificultad para comunicarse y escuchar, su lenguaje es a base de señas.	

**Fuente:** Ministerio de Inclusión Económica y Social (2013)

**Elaborado por:** Torres Rojas, Karla Paulina

#### 4.1.14 Normas de inclusión

Para garantizar el buen vivir de las personas en especial de aquellas que sufren de alguna discapacidad temporal o permanente, se establecen un conjunto de normas universales las mismas que incluyen la identificación y eliminación de barreras y obstáculos que deben ser eliminadas de todas las instalaciones, para con ello promover la movilidad de forma segura. (Julián, 2015)

#### 4.1.15 Dimensiones de la movilidad relacionadas con la exclusión social.

De acuerdo a Church (2000) describe algunas características que están vinculadas con el transporte y la exclusión social de un grupo específico, especialmente aquellos sin acceso a los medios motorizados privados de transporte.

Tabla 5. Dimensiones de la exclusión

Año	Autor	Dimensiones
2000	Church	<ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Exclusión Física:</b> diseño de los vehículos, las calles y la estación, así como las barreras lingüísticas o cognitivas.</li><li>2. <b>Exclusión Económica:</b> costos de los servicios de transporte; en el caso del transporte público, basado en el costo de las tarifas.</li><li>3. <b>Exclusión temporal:</b> horarios de servicio y cualquier conflicto o incompatibilidad.</li><li>4. <b>Exclusión espacial:</b> Tiene en cuenta tres aspectos<ol style="list-style-type: none"><li>i. Ubicación inadecuada o inconveniente de los intercambiadores de transporte y otros servicios.</li><li>ii. La ubicación de estas instalaciones en relación con otros servicios como tiendas, escuelas y centros médicos.</li><li>iii. Sobre las deficiencias de la disposición del servicio de transporte, es decir, las rutas o servicios no se conectan a las instalaciones claves.</li></ol></li><li>5. <b>Exclusión psicológica:</b> tiene en cuenta las preocupaciones o temores por la seguridad personal y la seguridad asociada con el acceso y uso de los servicios de transporte público, es decir, el miedo de la delincuencia, la discriminación y los accidentes</li></ol>

Fuente: Church (2000)

Elaborado: Torres Rojas, Karla Paulina.

## 4.2 Relaciones estado sociedad:

### 4.2.1 La accesibilidad como un derecho.

La accesibilidad universal sigue siendo un objetivo a conseguir, y es que este no se trata de un privilegio, sino de un derecho que como estado deben garantizar, es por ello que el logro del mismo sería un reconocimiento a la independencia de las personas con discapacidad y movilidad reducida ya que de esta forma se les puede

facilitar la participación en un contexto social inclusivo en el cual puedan desenvolverse de forma libre y sin la ayuda de terceros. Por consiguiente, el estado ecuatoriano a través de 5 cuerpos normativos garantiza y regula los derechos de todas las personas sin distinción alguna y para ello el estado adoptara medidas de forma que amparen y favorezcan a las personas, en especial a aquellas que se encuentren en condición de vulnerabilidad. (Véase tabla 6)

**Tabla 6. Normas vigentes**

<b>Norma</b>	<b>Garantiza</b>	<b>Regula</b>	<b>Total general</b>
Constitución de la República del Ecuador	10	2	12
Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.	3	2	5
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	5	2	7
Ordenanza Municipal de la ciudad de Loja		4	4
Servicio Ecuatoriano de Normalización.		6	6
<b>Total general</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>34</b>

**Fuente:** Normativas Vigentes

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

A continuación, se detalla las Normativas Vigentes que se establecieron bajo una orientación de derechos humanos con el fin de dar garantía efectiva a los derechos que tienen las personas con discapacidad y movilidad reducida sobre la accesibilidad al sistema de trasportación publica urbana. (Véase tabla 7)

**Tabla 7. Normas Vigentes**

<b>Ley/Normativa</b>	<b>Art. Relacionado</b>	<b>Soluciones</b>	<b>Estado</b>
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 11 Inciso 2	Establece que el Estado adoptará medidas para garantizar el ejercicio de los derechos en especial de las personas que se encuentren en situación de vulnerabilidad a través de los 9 principios establecidos en este Artículo.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 16 Inciso 4	El Estado garantiza como un derecho el uso y acceso de todas las formas de comunicación cuyo objetivo es la inclusión de las personas con discapacidad.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 35	Hace hincapié sobre los derechos que tienen todas las personas además resalta que el estado deberá dar atención prioritaria a las personas en situación de vulnerabilidad.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 36	Refiere que las personas de la tercera edad son un grupo de atención prioritaria y que además serán incluidos de forma igualitaria en todos los ámbitos. Las personas adultas mayores se consideran aquellas que tengan la edad de 65 años.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 37 Inciso 4	Las personas de la tercera de acuerdo a lo que estipula la Constitución tendrán rebajas en todos los servicios ya sean públicos o privados.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 43 Inciso 1	Hace referencia a la protección integral y a la no discriminación de las mujeres embarazadas durante la etapa del embarazo.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 47 Inciso 3 y 10	De acuerdo al Art. 47 el estado garantizará la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad además reconoce sus derechos que por Ley le corresponde, dentro de ello en el Inciso 3 y 10 establece la rebaja en los servicios, así como también la eliminación de barreras.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 48 Inciso 1 y 7	El Estado establece medidas con el fin de que las personas con discapacidad sean incluidas y aumenten su participación en la sociedad, sancionando todo tipo de discriminación o trato inhumano.	Garantiza



<b>Ley/Normativa</b>	<b>Art. Relacionado</b>	<b>Soluciones</b>	<b>Estado</b>
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 66 Inciso 4 y 25	El Art. 66 determina las garantías que todas las personas tienen como lo sugiere el inciso 4 y 25 en los cuales estipula sobre la igualdad material e igualdad formal, es decir que el estado dotara de infraestructura y/ o servicios de calidad de acuerdo al caso o necesidad de las personas que por ley les corresponde.	Garantiza
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 225 Inciso 2 y 4	Señala las instituciones que conforman el sector público dentro de las cuales están: " <i>Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado</i> ", así como también " <i>las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos</i> ".	Regula
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 264 Inciso 6	Estipula las competencias que los Gobiernos Municipales deberán cumplir, dentro de ello está el inciso sexto que determina que deberán, " <i>planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal</i> ".	Regula
<b>Constitución de la República del Ecuador</b>	Art. 314	De acuerdo al Art. 314 determina las responsabilidades que el estado deberá cumplir con los ciudadanos, como la provisión de servicios públicos los mismo que deberán ser accesibles y estar acorde a las necesidades de cada individuo, los mismo que deberán ser regulados y controlados por las entidades encargadas.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 2	Señala los principios generales, en los cuales determina que todas las personas tienen derecho a la libre movilidad, acceso a los espacios públicos y sobre todo el respeto a las personas consideradas vulnerables.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 3	Hace referencia que el estado deberá garantizar que el servicio de transportación público, sea accesible para todas las personas, considerando de esta forma la seguridad integral.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 48	El transporte terrestre tendrá atención preferencial con: " <i>las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes</i> " así mismo estas personas tendrán una tarifa preferencial.	Regula

<b>Ley/Normativa</b>	<b>Art. Relacionado</b>	<b>Soluciones</b>	<b>Estado</b>
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 54	Determina los aspectos con los que debe cumplir la transportación pública, como la protección y seguridad de todos los usuarios, especialmente de los grupos vulnerables, así mismo este servicio deberá ser de calidad, precautelando siempre los intereses de todos.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 82	Dentro de las infracciones de tercera clase el inciso sexto de este Artículo considera que será acto de sanción <i>"Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad"</i>	Regula
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 201	Hace hincapié que todos los usuarios del transporte público tendrán derecho que se respeten las tarifas establecidas, en especial aquellas tarifas que son para las personas consideradas en el grupo de atención prioritaria	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 202 Literal e	Los usuarios del transporte público estarán obligados a ceder los asientos a las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.</b>	Art. 3	Determina que se debe promover la igualdad de oportunidades, eliminando todo tipo de discriminación para con ello lograr una efectiva inserción de las personas con discapacidad al ámbito privado y público.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.</b>	Art. 4	Señala que debe existir una correlación y responsabilidad incluyente por parte de la sociedad, con el fin de evitar la discriminación y la exclusión de las personas con discapacidad	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.</b>	Art. 58	Garantiza la accesibilidad y uso de bienes y servicios para todas las personas con discapacidad.	Garantiza
<b>Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.</b>	Art. 60	Los organismos competentes se encargaran de verificar el cumplimiento de las normas INEN en los servicios de transportación pública, con el objetivo de que estos sean accesibles para todas las personas con discapacidad, precautelando siempre su integridad física.	Regula
<b>Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador.</b>	Art. 70	Con respecto a las tarifas preferenciales el Art. 70 establece que las personas con discapacidad, pagaran únicamente el 50% de las tarifas establecidas para los servicios de transporte público.	Regula

<b>Ley/Normativa</b>	<b>Art. Relacionado</b>	<b>Soluciones</b>	<b>Estado</b>
<b>Servicio Ecuatoriano de Normalización.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norma INEN CPE INEN 21-1: Directrices para el desarrollo de normas sobre sistemas de transporte. Necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores.</li> <li>• Norma INEN 2853: Rampas para el ingreso y egreso de personas con movilidad reducida a vehículos para el transporte terrestre de pasajeros.</li> <li>• Norma INEN 2850: Requisitos de accesibilidad para la rotulación.</li> <li>• Norma INEN 2849-2 Sistema de gestión de la accesibilidad.</li> <li>• Norma INEN 2849-1 Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno.</li> <li>• Norma INEN 2292 Terminales y estaciones de paradas de transporte.</li> <li>• Norma INEN 2245 Rampas.</li> <li>• Norma INEN 2242 Símbolo Discapacidad Visual.</li> <li>• Norma INEN 2240 Símbolo Gráfico.</li> <li>• Norma INEN 2239-1 Accesibilidad Medio Físico - Señalización.</li> </ul>	Estas Normas establecen los requisitos que deben cumplir los espacios de uso público y privado, para definir las condiciones de accesibilidad de todas las personas a fin de proveer seguridad y prevenir los riesgos para la salud y la vida.	Regula
<b>Ordenanza Municipal</b>	Artículo 13	Para garantizar la accesibilidad al transporte esta deberá estar libre de obstáculos y barreras de acuerdo a lo que dicta el Instituto Ecuatoriano de Normalización.	Regula
<b>Ordenanza Municipal</b>	Artículo 14	Se establecerán controles para que los transportistas faciliten la accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio de transportación pública.	Regula
<b>Ordenanza Municipal</b>	Artículo 15	Determina que al menos el 4% de las unidades cumplan con las adecuaciones técnicas con el fin de que sean accesibles y puedan transportar personas con discapacidad y movilidad reducida.	Regula
<b>Ordenanza Municipal</b>	Artículo 16	Identificación y permiso de circulación de automotores.	Regula

**Fuente:** Constitución de la República del Ecuador: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ley Orgánica de Discapacidad del Ecuador; Servicio Ecuatoriano de Normalización. Ordenanza Municipal GAD Loja.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina.

#### 4.2.2 Instituciones

Para las personas con discapacidad y movilidad reducida la principal barrera que deben enfrentar es la sociedad, es por ello que desde las instituciones se debe viabilizar y garantizar el cumplimiento de los planes, programas y proyectos, para que de esta forma se pueda avanzar hacia la construcción de sociedades más justas y humanas.

Dentro de lo que respecta a la accesibilidad al transporte público urbano se encuentran 4 instituciones, las mismas que están encargadas de vigilar el cumplimiento de este derecho, así como el de adoptar medidas eficaces que vayan encaminadas hacia la inclusión social. (Véase tabla 8)

**Tabla 8. Instituciones**

Instituciones	Tipo de Gobierno		
	Gobierno Autónomo descentralizado del Cantón Loja.	Gobierno Central	Total General
Consejo Cantonal de Protección de Derechos.	1		1
Ministerio de Inclusión Económica y Social.		1	1
Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial		1	1
Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades		1	1
<b>Total General</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

**Fuente:** Revisión de instituciones

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

#### 4.2.3 Decisiones

Las políticas públicas son las decisiones que el Estado toma para solucionar los problemas que nacen de las necesidades de la sociedad, la correcta definición y

ejecución de las mismas propician el bien el común y de esta forma se fortalece la democracia y mejora la gobernabilidad.

A continuación, se detallan las decisiones que el Estado ecuatoriano ha tomado para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al sistema de y transportación urbana. (Véase tabla 9)

**Tabla 9. Decisiones**

Etiquetas de fila	Tipo		No Vigente	Vigente	Total general
	Plan	Proyecto			
Plan Nacional de Discapacidades	2			2	2
Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Urbano en el Ecuador.		1	1		1
Protección Integral y Seguridad Social		1		1	1
Seguridad integral para el transporte público y comercial		1	1		1
Sensibilización y Toma de Conciencia		1		1	1
Plan Nacional de Prevención de la Violencia Contra la Niñez y Adolescencia y de Promoción de Parentalidades Positivas	1			1	1
<b>Total general</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>

**Fuente:** Revisión de planes, programas y proyectos.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina.

Según el CONADIS (2018) para dar cumplimiento a las políticas o decisiones que el estado toma, las instituciones públicas de todos los poderes el Estado y niveles de Gobierno deberán tener en cuenta lo siguiente:

- *“Verificación del cumplimiento de indicadores de implementación de políticas públicas”.*
- *“Poner en conocimiento de las autoridades competentes casos de incumplimiento de políticas públicas”.*

### 4.3 Actores

Para identificar los actores que intervienen en la solución del problema, se realizó un grupo focal en el “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren” con los docentes de este establecimiento, las cuales son personas con discapacidad física, los mismos que a través del Método del Arcoíris establecieron que grado de influencia y de afectación tienen cada uno de los actores que ellos identificaron. (Véase ilustración 1)



**Ilustración 1. Técnica del Arcoíris**

**Ubicación:** “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren”,

**Descripción:** Grupo Focal con personas con discapacidad

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

Una vez desarrollado la tecnica del Arcoiris con la ayuda de los participantes (personas con discapacidad y movilidad reducida) se pudo obtener los puntos de vista que tienen sobre los actores, para ello se realizó una tabla, en la cual se hace un analisis con los resultados obtenidos. (Vease tabla 10)

**Tabla 10. Análisis de actores**

<b>Grupos</b>	<b>Poca Influencia</b>	<b>Influencia Moderada</b>	<b>Mucha Influencia</b>	<b>Poco Afectados</b>	<b>Medianamente Afectados</b>	<b>Muy Afectados</b>	<b>Análisis</b>
<b>Organismos Gubernamentales Gobierno Central</b>							
<b>Ministerio de Inclusión Económica y social</b>			X	X			Es una institución que tiene mucha influencia porque a través de esta trabajan para mejorar las condiciones de vida de la personas con discapacidad, con la ayuda de grupos técnicos que brindan servicios de atención en el hogar y la comunidad esto con el fin de que las personas con discapacidad vayan de apoco desarrollando en la sociedad con el fin de lograr su autonomía, así mismo se encarga de dictar charlas sobre buenas prácticas de inclusión, así como también realiza campañas de sensibilización sobre el respeto vial y derechos de las personas con discapacidad. Esta institución se ve poco afectados ya que cuenta con el respaldo del estado ecuatoriano para financiar los planes, programas y proyectos que están encaminados a beneficiar a esta población de estudio.
<b>Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades</b>			X	X			El CONADIS tienen mucha influencia ya que esta se encarga de la protección integral de las personas con discapacidad, así como de verificar de que todas las disposiciones constitucionales y legales se les den cumplimiento esto con el fin de garantizar los derechos de las personas con discapacidad, al igual que el MIES, es una institución que es poco afecta debido a que cuenta con el apoyo estatal para desarrollar todas las actividades que planifica.
<b>Agencia Nacional de Tránsito</b>			X	X			Tiene mucha influencia y es poco afectado, ya que se encarga de velar por el cumplimiento de las disposiciones de carácter general a través de operativos con el objetivo de evitar posibles afectaciones a los derechos de la ciudadanía en especial en aquellas que están en situación de vulnerabilidad. Además, esta institución es la encargada de mantener y administrar el sistema de información de los usuarios.
<b>Autónomos</b>							

<b>Grupos</b>	<b>Poca Influencia</b>	<b>Influencia Moderada</b>	<b>Mucha Influencia</b>	<b>Poco Afectados</b>	<b>Medianamente Afectados</b>	<b>Muy Afectados</b>	<b>Análisis</b>
<b>Municipio (Sistema Intermodal de Transporte Público Urbano)</b>			X	X			Tiene una influencia moderada y es poco afectados, esta institución a través de los recursos económicos que genere son utilizados para cubrir los gastos referentes a despacho y fiscalización de las unidades, mantenimiento de la infraestructura del SITU, adquisición, operación y mantenimiento de los sistemas de monitoreo y control operacional de las unidades de transporte.
<b>Instituciones Organizadas</b>							
<b>Gerentes de las Compañías y Cooperativas de transporte público urbano</b>		X			X		Tienen una influencia moderada ya que ellos como encargados deberían planificar y dictar capacitaciones frecuentes sobre el buen trato y el servicio que deben brindar a los usuarios del transporte público urbano, sobre todo en aquellos usuarios con discapacidad y movilidad reducida. Así mismo deberían verificar que las unidades de transporte estén con señaléticas, distintivos y medidas de seguridad con el fin de brindar un mejor servicio para todas las personas sin exclusión. Estos actores son poco afectados.
<b>Asociación para Personas con Discapacidad Física.</b>		X				X	Tienen mucha influencia en la vida de las personas que tienen algún tipo de discapacidad ya que a través de esta asociación les permite llevar una vida más activa y normal posible, les permite interactuar y relacionarse con otras personas. Además, con el apoyo de quienes dirigen esta asociación ellos pueden reclamar por sus derechos y exigir el cumplimiento de los mismos. Son muy afectados debido a que son instituciones sin fines de lucro y muchas de las veces no tienen los recursos económicos.
<b>Actores Institucionales</b>							
<b>Universidad Nacional de Loja</b>		X			X		Tienen influencia moderada y son poco afectados porque a través de los estudiantes pueden desarrollar proyectos que les permiten conocer la realidad de la sociedad, además las universidades tienen el compromiso de preparar profesionales que tengan liderazgo que ayude a impulsar el desarrollo social y de respuesta a las necesidades que van surgiendo.
<b>Radios</b>			X	X			Las radios son medios de difusión masivo es por ello que son un actor con mucha influencia ya que están enfocados en brindar una comunicación enfocada hacia la sociedad, por medio de este se puede opinar y hacer denuncias respecto a temas que involucran a la sociedad sobre



<b>Grupos</b>	<b>Poca Influencia</b>	<b>Influencia Moderada</b>	<b>Mucha Influencia</b>	<b>Poco Afectados</b>	<b>Medianamente Afectados</b>	<b>Muy Afectados</b>	<b>Análisis</b>
<b>Actores Individuales</b>							todo a aquellos grupos vulnerables los cuales necesitan dar a conocer sus necesidades, las radios son actores que son poco afectados.
<b>Familiares</b>	<b>X</b>					<b>X</b>	Los familiares de las personas con discapacidad y movilidad reducida tienen muy poca influencia debido a que no conforman un frente fuerte que les permite reclamar por los derechos de los más vulnerables, pero si son actores muy afectados ya que son ellos quienes tienen que ayudar a movilizar y guiar a los familiares que tienen alguna condición que les impida desenvolverse por sí solos en las unidades de transporte.
<b>Ciudadanía</b>		<b>X</b>		<b>X</b>			La ciudadanía en general tiene una influencia moderada porque son ellos quienes deberían ayudar a velar por el cumplimiento de los derechos que tienen las personas con discapacidad y movilidad reducida, son ellos quienes deben hacer respetar los espacios que son destinados para estas personas, ser amables y evitar a toda costa que este grupo vulnerable se sienta excluidos, la ciudadanía son actores que son poco afectados
<b>Mujeres embarazadas</b>	<b>X</b>					<b>X</b>	Son actores que tienen poca influencia, pero son muy afectadas debido a que sus derechos son vulnerados porque no se respeta los espacios que son destinados para ellas.
<b>Personas de la tercera edad</b>	<b>X</b>					<b>X</b>	Son actores que tienen poca influencia, pero son muy afectadas debido a que sus derechos son vulnerados porque no se respeta los espacios que son destinados para este grupo vulnerable, lo cual les hace sentir excluidos y discriminados.
<b>Conductores / Auxiliares</b>		<b>X</b>			<b>X</b>		Tienen influencia moderada, los conductores y auxiliares del servicio de transportación urbana tienen que desempeñen criterios operativos y de actitud atenta, necesarios para que la accesibilidad se cumpla realmente es importante que se sensibilice a las personas encargadas de prestar el servicio de transporte.

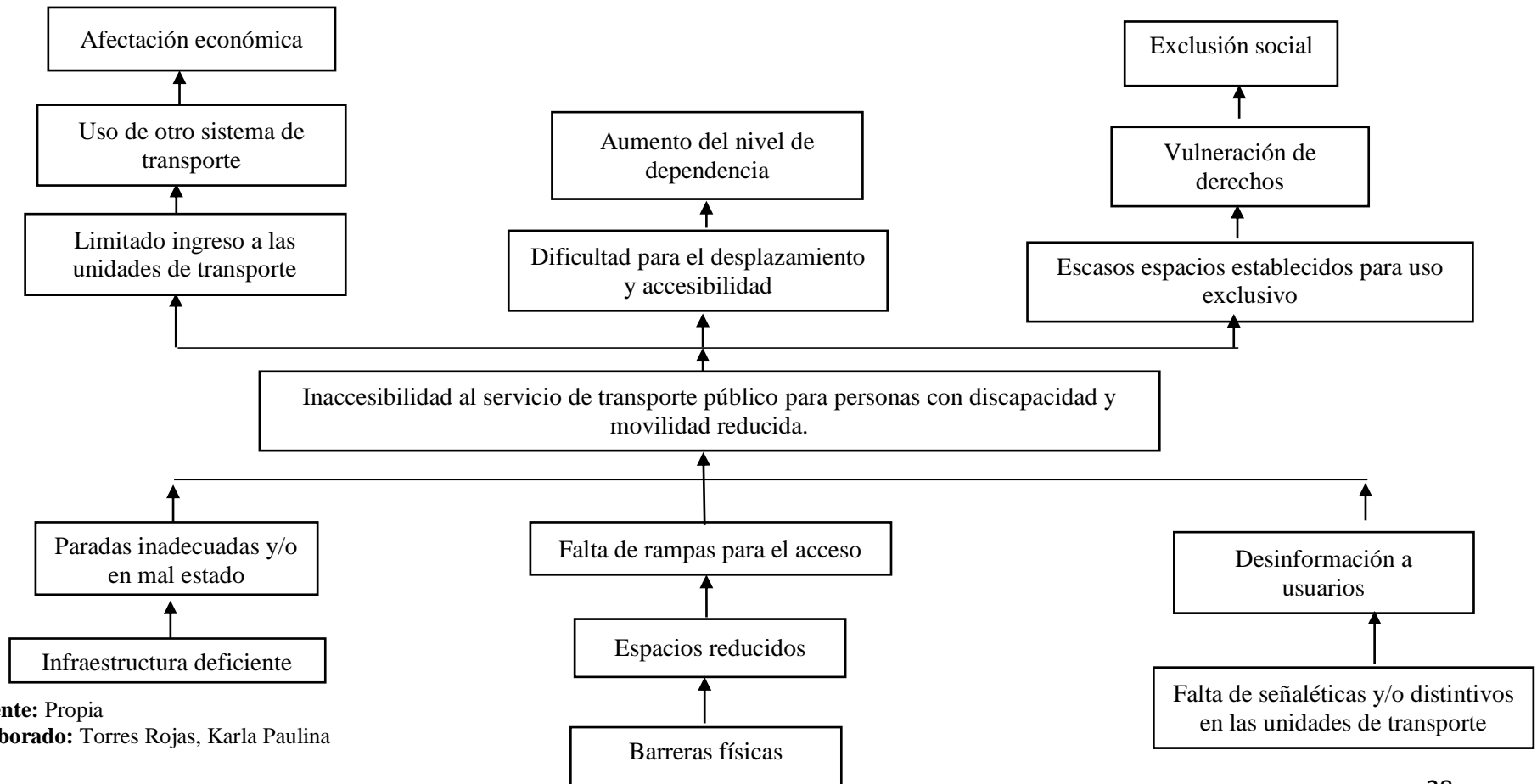
**Fuente:** Grupo Focal y Técnica del Arcoíris.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina.

#### 4.4 Nexo causal

### “ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA”.

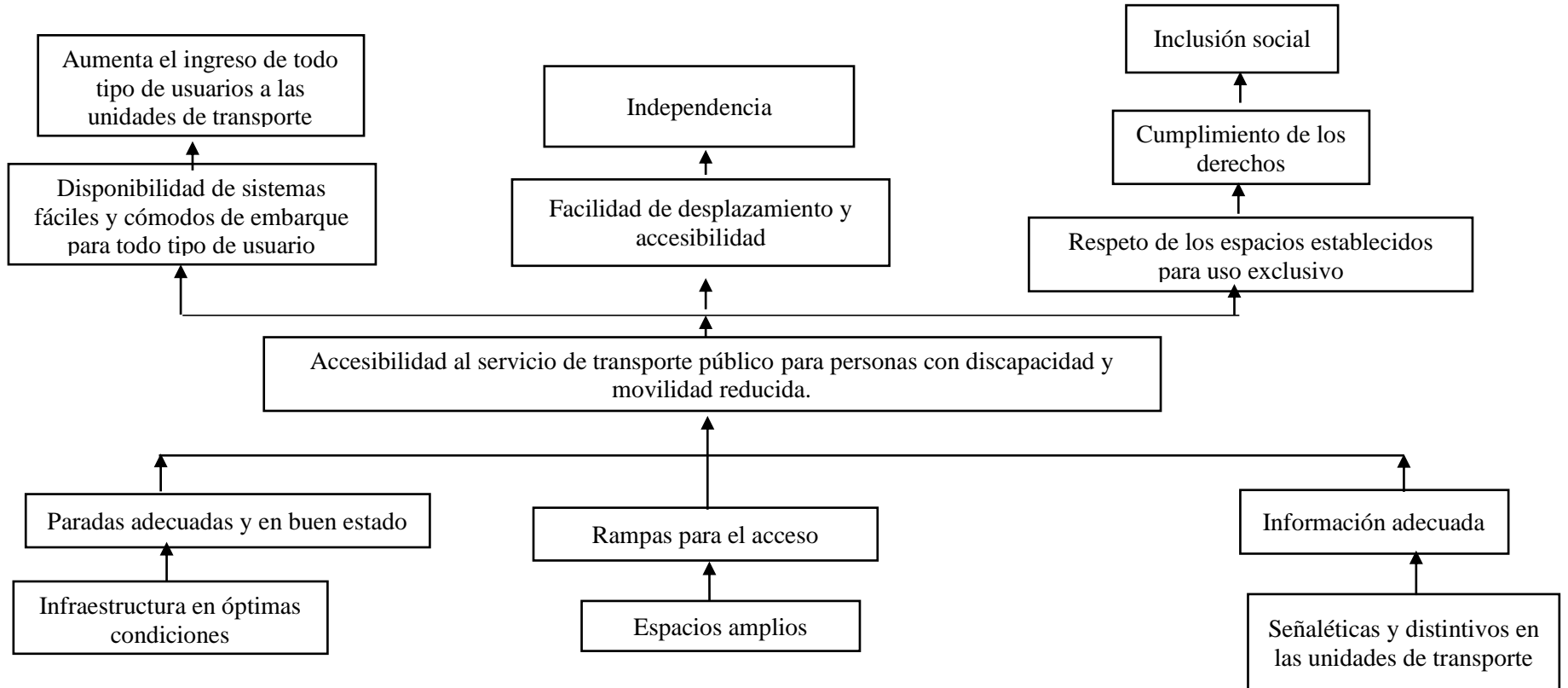
Gráfico 1. *Árbol causa-efecto*



Fuente: Propia  
Elaborado: Torres Rojas, Karla Paulina

Gráfico 2. Fines – Medios

“ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA”.



Fuente: Propia

Elaboración: Torres Rojas, Karla Paulina.

## 5 Metodología del proceso de investigación-acción

### 5.1 Definición de “técnicas de recolección de datos”

**Observación directa:** Permitió ver la realidad de los sucesos, hechos o situaciones, que conllevan que las personas con discapacidad y movilidad reducida no tengan un libre acceso al transporte público urbano, a través de esta técnica se observó los siguientes factores: falta de señalética en las zonas de uso exclusivo, falta de distintivos en los asientos de uso preferencial, espacios reducidos para el paso de silla de ruedas, escaleras angostas, los mismos que afectan directamente para que estas personas se sientan excluidas de hacer uso de este servicio.

**Fotografía:** A través de esta técnica se pudo capturar imágenes que reflejan el estado actual del sistema de transporte público urbano, así como también los hechos y sucesos que se presentaron durante la investigación acción.

**Grupo Focal:** esta técnica se la realizó a personas con discapacidad los mismos que son docentes del “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren”, el objetivo de la aplicación de esta técnica fue recolectar información, así como conocer a detalle sobre los problemas que enfrentan al utilizar el transporte público urbano, así mismo a través de ellos conocer sus puntos de vista para dar posibles soluciones al problema en estudio.

**Arcoíris:** A través de esta técnica los participantes del grupo focal identificaron los actores que pueden incidir a la solución del problema de la accesibilidad, así

mismo establecieron el grado de influencia y afección que puede tener cada uno de ellos.



## 5.2 Procesamiento e interpretación de los datos

### 5.2.1 Observación Directa

El sábado 13 y el domingo 14 de julio del 2019, se llevó a cabo la técnica de observación directa, a través de la cual se recabó información muy importante sobre el estado de la infraestructura así como de la flota vehicular, la aplicación de la técnica se la realizó a 148 unidades pertenecientes a la Cooperativa 24 de Mayo, Cooperativa Cuxibamba, Compañía Urbaexpress y Compañía Urbasur.

Los resultados obtenidos se presentan a continuación:

**Tabla 11. Estado de infraestructura**

Aspecto	Especificación	Ilustración
<b>Paradas</b>	<p>Son 20 paradas con infraestructura adecuada que permite el acceso de todo tipo de usuarios solo están ubicadas a lo largo de la ruta trocal, las mismas cuentan con cubiertas, pisos, puertas automáticas, rampas para el acceso de personas en sillas de ruedas, además cuentan con un sistema de video vigilancia, lo que hace que estas paradas sean seguras.</p> <p>Ciertas paradas no están en condiciones óptimas, algunas cuentan con cubiertas, pero no tienen asientos para los usuarios que esperan las unidades de transporte, las vallas informativas que tienen las rutas y horarios se encuentran en mal estado (desgastadas).</p>	 




Aspecto	Especificación	Ilustración
	Existen paradas de bus que no tienen cubierta, vallas informativas, es decir no cuentan con ningún tipo de infraestructura, el aviso de paradas en algunas tienen su propia base y en otras el aviso está ubicada en los postes de luz, este tipo de paradas no son las adecuadas para las personas con discapacidad y movilidad reducida, es más son paradas que se podrían considerar peligrosas	
<b>Rampas</b>	Se realizó un recorrido por las paradas que las líneas de buses hacen uso y se pudo verificar que en todas no existen rampas accesibles para personas con movilidad reducida y personas con discapacidad en especial para aquellas que utilizan silla de ruedas. En otros casos hay paradas que sí cuentan con las rampas, pero no todas están en buen estado lo cual no permite que pueden ser utilizadas de forma habitual.	
<b>Aceras</b>	Existen paradas que están ubicadas en aceras angostas, convirtiéndose en uno de los principales problemas que impiden que personas con discapacidad y movilidad reducida puedan circular con facilidad, especialmente para aquellas personas que utilizan sillas de ruedas convirtiéndose en un verdadero riesgo.	
		
		

**Fuente:** Fichas de observación.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

**Tabla 12. Estado de la flota vehicular**

Aspecto	Especificación	Ilustración
<b>Elementos de seguridad</b>	<p>Para las personas en sillas de ruedas existe un espacio exclusivo en las unidades de transporte, las mismas que deben contar con cinturones de seguridad que les permita sujetar la silla para que estén seguros mientras el bus se moviliza, en algunas unidades estos espacios están frente a la puerta de salida, lo que la convierte en espacios peligrosos debido a que estos espacios están libres de todo elemento de seguridad, haciendo que se convierta en un espacio inaccesible para estas personas.</p>	
<b>Mecanismos accesibles para personas con movilidad reducida</b>	<p>Para las personas con discapacidad y movilidad reducida tomar un bus se convierte en problema, debido a que la altura desde el piso hasta el primer graderío del vehículo es alta y para las personas que utilizan muletas o algún mecanismo de movilización, las personas de la tercera edad se les dificulta acceder, en especial para las personas en sillas de ruedas ya que para ellas se les limita totalmente el acceso, por lo que optan muchas de las veces por utilizar otro medio de transporte.</p>	
	<p>Un mecanismo de accesibilidad son las rampas que permiten que todo tipo de usuario pueda acceder a las unidades de transporte, pero estas existen en algunas unidades y solo las utilizan en los lugares en donde las paradas cuentan con infraestructura completa, es decir que solo se utilizan en las 20 paradas que están ubicadas en la ruta troncal debido a que son las únicas paradas que cuentan con la infraestructura adecuada para hacer funcionar este mecanismo.</p>	

Aspecto	Especificación	Ilustración
<b>Espacios físicos reservados</b>	Estos espacios son de uso exclusivo para las personas que utilizan silla de ruedas, los mismos que no pueden ser utilizados debido a la falta de seguridad y sobre todo por el irrespeto que existe por parte de algunos ciudadanos al ocupar dicho espacio, ya sea para llevar cosas y en otros casos son ocupados por los mismos usuarios, pese a que en algunas unidades sí existe la señalética de uso exclusivo no se respetan estos espacios.	
<b>Asientos de uso preferencial</b>	El espacio dentro de las unidades de transporte es otro problema significativo que imposibilita que una persona con discapacidad y movilidad reducida puede realizar su viaje de manera segura y cómoda, en varias unidades no cuentan con el asiento preferencial, la falta de cultura de las personas a su vez ha hecho que se irrespete este espacio exclusivo.	
<b>Señaléticas en las zonas de uso exclusivo</b>	Las señaléticas en algunas unidades están desgastadas, decoloradas por el sol, rotas y en algunos casos no las tienen, provocando de esta forma que las personas con discapacidad y movilidad reducida no tengan sus espacios destinados para ellos, ya que por la falta de información los demás usuarios hacen uso de todos los asientos sin dejar espacio para este grupo vulnerable.	



Aspecto	Especificación	Ilustración
<b>Distintivos en los asientos de uso preferencial</b>	<p>Por lo regular todos los asientos de las unidades de transporte son de color azul por lo que es necesario que tengan un distintivo que lo haga ser relevante al resto de los puestos, en algunas unidades esto ya puede ser visible, todo el asiento esta de color amarillo lo que lo distingue del resto haciendo que sea más fácil su ubicación, pero en otras unidades no se evidencia, todos los asientos están de color azul sin ninguna marca que los distinga. En las fotografías se exponen los dos casos.</p>	
<b>Auxiliar</b>	<p>Debido a la implementación de la caja común en algunas unidades han optado por no tener un auxiliar y es que hay que considerar que esté no solo es útil para el cobro de pasaje, sino también es importante porque es quien ayuda a las personas con discapacidad y movilidad reducida a acceder y bajar de las unidades, como se puede evidenciar en la fotografía es el auxiliar es quien da la mano a una persona con discapacidad para que haga uso de transporte.</p>	

**Fuente:** Fichas de observación.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## 6 Conclusiones

Al analizar la problemática de accesibilidad al transporte público urbano se determinó que existe vulneración de derechos y exclusión social hacia las personas con discapacidad y movilidad reducida al momento de hacer uso de este servicio, debido a una deficiente infraestructura, existencia de barreras físicas, y falta de señalética y distintivos en los asientos y espacios de uso preferencial, generando que dicho servicio sea limitado para este grupo vulnerable, lo que los conlleva a hacer uso de otros medios de transporte como el taxi que les permita sentirse cómodos y seguros al movilizarse.

A pesar de que existen normas, leyes, políticas públicas cuyo fin es el de regular y garantizar el derecho de accesibilidad al transporte público urbano para personas con discapacidad y movilidad, no han logrado una plena ejecución y desarrollo de las mismas, debido a la falta de una buena planificación, seguimiento y evaluación por parte de las entidades pertinentes, por ello es necesario que desde la administración pública se articulen mecanismos de control entre todas las instituciones encargadas de solucionar el problema para lograr suprimir todas las barreras físicas y sociales que provocan la discriminación y exclusión de este grupo considerado como vulnerable y con ello lograr una equiparación de oportunidades.

La inaccesibilidad al sistema de transporte público urbano es un problema que afecta gradualmente a las personas con discapacidad y movilidad reducida debido a que las unidades de transporte no cuentan con las exigencias técnicas que les permita brindar un servicio de calidad y sobre todo adecuado para las personas que

tienen algún tipo de limitación y no pueden acceder con facilidad a las unidades de transporte.

## 7 Propuestas de alternativas de solución al problema

Tabla 13. *Alternativas de solución*

Campaña de sensibilización “RESPETA MI ESPACIO”			
Alternativas	Actores Encargados	Descripción	Beneficiarios
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Trípticos informativos</li> <li>✓ Video informativo</li> </ul>	Investigador	Esta propuesta busca concientizar a la ciudadanía sobre el respeto a los espacios de uso preferencial destinadas para personas con discapacidad y movilidad reducida en las unidades de transporte público urbano, así como promover el respeto por los derechos humanos, la equidad social y la no discriminación hacia este grupo de atención prioritaria, con ello se busca el cambio de actitudes de la ciudadanía, la aceptación de la diferencia y el respeto, y con ello lograr que estas personas tengan mejores condiciones de desplazamiento, comunicación, aceptación e integración social.	Personas con discapacidad y movilidad reducida.
<b>Difusión radial</b>		El objetivo es difundir la problemática relacionada a la accesibilidad al transporte público urbano de las personas con discapacidad y movilidad reducida, con el fin de que las autoridades y encargados de las instituciones competentes conozcan acerca de esta realidad que afecta a este grupo y por ende traten de buscar las opciones adecuadas para dar solución a este problema.	Personas con discapacidad y movilidad reducida.
<b>Aumentar la implementación de señaléticas auditivas y sonoras en todas las unidades de transporte.</b>	Municipio Presidentes de las compañías y cooperativas del transporte público urbano.	Dentro de las unidades de transporte, así como de las paradas es importante que cuenten con señaléticas que permitan orientar a las personas hacia donde quedan sus espacios de uso preferencial, también es necesario que cuenten con sistemas auditivos que avisen la llegada de cada parada, para con ello todos los usuarios en especial las personas con alguna limitación física tengan la información necesaria y a tiempo.	Personas con discapacidad y movilidad reducida

**Fuente:** Propuesta del autor.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## 8 Fuentes de consultas

- Church, M. F. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 195 - 205. Obtenido de [http://www.its.leeds.ac.uk/projects/MobileNetwork/downloads/transport\\_policy.pdf](http://www.its.leeds.ac.uk/projects/MobileNetwork/downloads/transport_policy.pdf)
- Comision Nacional de los Derechos Humanos. (Diciembre de 2006). *¿Que es la Discapacidad?* Obtenido de [http://200.33.14.34:1033/archivos/pdfs/Var\\_104.pdf](http://200.33.14.34:1033/archivos/pdfs/Var_104.pdf)
- Comunicologos. (2018). *Comunicologos*. Obtenido de <https://www.comunicologos.com/enciclopedia/t%C3%A9cnicas/se%C3%B1al%C3%A9tica/>
- CONADIS. (2018). *CONADIS*. Obtenido de <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/observancia-de-politicas-publicas-en-discapacidades/>
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, C. (2016). *guia para atención de personas con discapacidad en la salud rural*. obtenido de <https://bibliotecapromocion.msp.gob.ec/greenstone/collect/promocin/index/assoc/HASH4f82.dir/doc.pdf>
- Definiciones. (s.f.). *Exclusion Social*. Obtenido de <https://definicion.de/exclusion/>
- Deustosalud. (02 de Junio de 2015). *¿Cuáles son los tipos de discapacidad más comunes?* Obtenido de <http://www.deustosalud.com/blog/teleasistencia-dependencia/cuales-son-tipos-discapacidad-mas-comunes>
- Ecologistas en Accion. (16 de 11 de 2007). *Movilidad Sostenible*. Obtenido de <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
- Ecuador, R. a. (s.f.). *Reglamento a la Ley Organica de discapacidades del Ecuador*. Obtenido de [https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Regalamento-lod-decre\\_-194.pdf](https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Regalamento-lod-decre_-194.pdf)
- ESPAÑOLA, R. A. (2019). *Diccionario*. Madrid.
- Fajardo, M. (26 de Junio de 2015). *Repercusión social del maltrato en el anciano*. Obtenido de <http://uvsfajardo.sld.cu/repercusion-social-del-maltrato-en-el-anciano>
- Fernández, J. d. (2005). *MANUAL PARA UN ENTORNO ACCESIBLE*. Madrid: Centro Español de Documentación sobre Discapacidad, del Real Patronato. Serrano, 140. 28006 Madrid. Tel. 917452449/46 -. Obtenido de <http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO17241/manualparaunentornoaccesible.pdf>
- Fernández, J., García, J., Juncà, J. A., de Rojas, C., & Santos, J. J. (Diciembre de 2005). *Manual para un enterno accesible*. Obtenido de <http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO17241/manualparaunentornoaccesible.pdf>
- Gahuancela, E. L. (2017). *modelo de inclusión a las personas con discapacidad en el transporte público urbano de la ciudad de*. Obtenido de [http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/6778/1/112T0038.pdf?fbclid=IwAR3\\_q6tItYhg1ah6vIj2TMBzZ3tTvAKc7Cof3mkaW37CrYusQjeSprlOgx0](http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/6778/1/112T0038.pdf?fbclid=IwAR3_q6tItYhg1ah6vIj2TMBzZ3tTvAKc7Cof3mkaW37CrYusQjeSprlOgx0)

- Gardey, J. P. (2015). *Transporte*. Obtenido de Definiciones:  
<http://definicion.de/transporte/>
- Instituto Universitario de Estudios Europeos. (2003). Obtenido de  
<http://repositorio.uteq.edu.ec/bitstream/43000/914/1/T-UTEQ-0170.pdf>
- J. P. (2015). *fvandina.com*. Obtenido de  
<https://www.fvandina.com/fvecuador/novedades/eventos-fv/personasmovilidadreducida.html>
- Ley orgànica de tranpsorte terrestre, t. y. (31 de Diciembre de 2014). *Ley orgànica de tranpsorte terrestre, transito y seguridad vial*. Obtenido de  
<http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial.Pdf>
- MIES, M. d. (2013). Obtenido de <https://www.inclusion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/Modelo-de-Atenci%C3%B3n-de-Discapacidades.pdf>
- Ordóñez, Á. F. (2015). *Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP*. Obtenido de  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/49986/1/1098654844.2015.pdf>
- Ortega, D. C. (2012). *Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá*. Obtenido de  
<http://bdigital.unal.edu.co/8946/1/2299924.2012.pdf>
- Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades. (27 de Octubre de 2017). Obtenido de [https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Reglamento-lod-decre\\_-194.pdf](https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Reglamento-lod-decre_-194.pdf)
- Unidadas, N. (2014). Obtenido de  
<http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/6778/1/112T0038.pdf>
- Veleta, F. R. (21 de 10 de 2014). *Qué es la accesibilidad universal*. Obtenido de  
<https://salamancaaccesible.wordpress.com/2014/10/21/que-es-la-accesibilidad-universal/>
- Yepes, J. G. (Octubre de 2016). *estudio de accesibilidad en ransporte público para personas con movilidad reducida (pmr)*. obtenido de  
<http://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2017/02/estudio-de-accesibilidad-en-transporte-p%C3%9Ablico-para-personas-con-movilidad-reducida-regi%C3%93n-del-libertador-bernardo-ohiggins-rancagua.pdf>

## 9 Anexos

### Anexo 1: Propósitos por momentos

Tabla 14. Propósitos

Propósito	Momento 1	Momento 2	Momento 3	Momento 4
<b>Conocimiento</b>	Identificación y análisis de términos y conceptos que permiten entender y explicar lo relacionado a la problemática de accesibilidad.	Determinación de causas y efectos que surgen en torno a la accesibilidad del transporte público urbano.	Determinar los métodos necesarios para la recolección de datos	- Elaborar fichas de observación - Elaborar un cuestionario para la aplicación de una entrevista.
<b>Profesión</b>	Identificar y Analizar las normas jurídicas relacionadas con el problema de la accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida. A través del análisis de las normas jurídicas, identificar cuál de ellas son las encargadas de normalizar y/o garantizar el derecho a la accesibilidad al transporte público urbano	Identificar las instituciones con sus respectivos planes, programas y proyectos (políticas públicas) que cada una de ellas han implementado para solucionar el problema	Sistematizar las decisiones Gubernamentales tanto en el ámbito central y autónomo que intentan solucionar el problema identificado.	Determinar la temporalidad con la que ha venido presentándose en los medios de comulación.
<b>Experiencia</b>	Aplicación de las fichas de observación para identificar y analizar los fenómenos que se suscitan con respecto a la problemática	Organización de un grupo focal aplicando la metodología SAS2, para identificar los actores que intervienen en la solución del problema.	A través de la información obtenida Reconstruir el problema	Identificar los cambios en la cadena causal.

**Fuente:** Investigación realiza por el autor

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

Anexo 2: *Ficha de Observación 1*



**Universidad Nacional de Loja**  
**Facultad jurídica social y Administrativa**  
**Carrera de Administración Pública**

<b>Ficha No:</b> .....	<b>Fecha:</b>	<b>Lugar:</b> .....	
		.....	
<b>Hora de inicio:</b>	<b>Hora de fin:</b>		
<b>Nombre del observador:</b>			
<b>Parámetro Principal</b>	<b>Parámetro Secundario</b>	<b>Campos a observar</b>	<b>Observación</b>
<b>Infraestructura vial</b>	<b>Las paradas</b>	Estado actual de paradas en la ciudad.	
	<b>Rampas y aceras</b>	Comprobar el estado de rampas y aceras para la fácil circulación de los peatones con discapacidad.	

**Fuente:** Normas INEN

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina



Anexo 3: *Ficha de Observación 2*



**Universidad Nacional de Loja  
Facultad jurídica social y Administrativa  
Carrera de Administración Pública**

Ficha No: .....		Fecha: .....	Lugar:
Hora de inicio:.....		Hora de fin:.....	..... .....
Nombre del observador:			
Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Campos a observar	Observación
<b>Bus Urbano</b>	<b>Estado de la flota vehicular</b>	Existencia de elementos de seguridad	
		Mecanismo accesibles para personas con discapacitados	
		Distribución de espacios en el interior del vehículo.	
		Espacios físicos reservados	
		Asientos de uso preferencial	
		Señaléticas en las zonas de uso exclusivo	
		Distintivos en los asientos uso preferencial	
		Auxiliar	
		Espacios reducidos	
		Escaleras altas	

**Fuente:** Normas INEN

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

**Anexo 4: Modelo de entrevista.**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA  
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA  
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

1. ¿Es importante el diseño de un plan de trabajo para la movilidad de las personas con discapacidad en el transporte público urbano?
2. ¿Cuentan con una estructura organizacional adaptada a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida en la utilización de este medio de transporte?
3. ¿Qué han hecho las autoridades para mejorar el servicio y hacerlo accesible para todos?
4. ¿El talento humano está capacitado para ejercer sus funciones en la prestación del servicio?

## Anexo 5



### **Ilustración 2. Elaboración del Grupo Focal**

**Ubicación:** “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren”,

**Descripción:** Grupo Focal con las personas con discapacidad

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 6



### **Ilustración 3. Técnica del arcoíris**

**Ubicación:** “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren”,

**Descripción:** Grupo Focal con mujeres embarazadas

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 7



**Ilustración 4.** *Compartiendo con el Grupo Focal*

**Ubicación:** “Instituto Especial Fiscal para Ciegos Byron Eguiguren”,

**Descripción:** Compartiendo un coffee break con los participantes del Grupo Focal

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 8



**Ilustración 5.** *Colocación de Afiches*

**Ubicación:** Paradas del transporte público urbano de la ciudad de Loja

**Descripción** Colocación de afiches en las diferentes paradas del sistema de transporte público urbano de la ciudad de Loja para la concientización de las personas sobre el respeto de los espacios reservados para las personas con discapacidad y movilidad reducida.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 9



**Ilustración 6. Afiches en las unidades del transporte Público urbano**

**Ubicación:** Unidades del transporte público urbano de la ciudad de Loja

**Descripción:** Colocación de afiches en las zonas de uso preferencial para personas con discapacidad y movilidad reducida en las unidades del transporte público urbano de la ciudad de Loja

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 10



**Ilustración 7. Entrega de Afiches a la ciudadanía**

**Ubicación:** Paradas del transporte público urbano

**Descripción:** Entrega de afiches a los usuarios del sistema de transporte público urbano en las diferentes paradas del sistema de transporte público urbano.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 11



**Ilustración 8. Campaña de sensibilización**

**Ubicación:** Calle Lourdes y Bolívar/ Bernardo entre Lourdes y Mercadillo

**Descripción:** Entrega de afiches en las calles de la ciudad de Loja para la concientización sobre los derechos que tienen las personas con discapacidad y movilidad reducida dentro del sistema de transporte público urbano.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 12



**Ilustración 9. Intervención radial**

**Ubicación:** Radio Universitaria 98.5

**Descripción:** Difusión radial sobre la problemática que enfrentan las personas con discapacidad y movilidad reducida dentro del sistema de transporte público urbano.

**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina




Ilustración 10. *Modelo de Afiche*  
Elaborado: Torres Rojas, Karla Paulina

## Anexo 14

**IMPORTANTE DESCUBRIMIENTO CIENTIFICO**  
**LAS EMBARAZADAS Y LOS ANCIANOS CAUSAN SUENO.**

Cada vez que embarazadas o ancianos suben a un ómnibus las personas sentadas duermen.



**PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA TIENEN DERECHO A ACCEDER AL TRANSPORTE PUBLICO URBANO**

Un transporte será accesible cuando permita a las personas con discapacidad satisfacer sus necesidades de desplazamiento de forma autónoma, garantizando, a su vez, un acceso seguro y confortable para todos los pasajeros.

*“Una buena accesibilidad es aquella que existe, pero pasa desapercibida por los usuarios”*

**¿Cuáles son los tipos de usuarios que hacen uso del transporte publico urbano?**

Tipos de usuarios	Representación grafica
Los ambulantes	
Mujeres embarazadas	
Adultos Mayores	
Los usuarios de sillas de ruedas	
Los sensoriales con deficiencias visuales	
Los sensoriales con deficiencias auditivas	
Los sensoriales con deficiencias de lenguaje	

### Relación entre la movilidad, el transporte público y la exclusión social

El transporte público es con frecuencia visualizado como un obstáculo a superar, especialmente cuando se considera la alta proporción de individuos que no tienen acceso a medios privados de la movilización (Dávila, 2010 citado en Cañón, 2010). Considerar los servicios de transporte públicos una necesidad humana básica necesaria para alcanzar la movilidad, sobre todo en entornos urbanos, donde caminar no se considera práctico debido a las largas distancias y cada vez más las limitaciones de tiempo es una prioridad en la consolidación de las ciudades.



*“La discapacidad mas grave es la indiferencia ante cualquier cosa”*

**Ilustración 11. Tríptico**  
**Elaborado:** Torres Rojas, Karla Paulina



### Sabías que?

En las unidades de transporte público urbano existen asientos y espacios de uso preferencial para usuarios con:

- ⇒ Discapacidad
- ⇒ Adultos mayores
- ⇒ Personas con niños en brazos
- ⇒ Mujeres embarazadas

En algunas unidades los asientos están plenamente identificados de color amarillo, pero en otras unidades esto no se puede visualizar porque todos los asientos están de un solo color, además existen espacios para aquellos usuarios que hacen uso de sillas de ruedas pero cuyos espacios no son respetados por los demás usuarios.

estas solo son algunas de las limitaciones que las personas con discapacidad y movilidad reducida tienen que afrontar, haciendo que acceder y viajar en el transporte público urbano sea una auténtica odisea



### Problemas en la accesibilidad al transporte Público

1. Disposición de acceso a los mismos.
2. Interacción entre las personas con discapacidad y movilidad reducida y el personal de la estación, debido a que la afluencia de gente es elevada,
3. Falta de señalización adecuada o es imposible la comunicación para las personas con discapacidad sensorial.
4. Largas distancias a recorrer, dificultad de comprensión y orientación en los espacios de gran escala,
5. la cultura ciudadana es un factor influyente, en el caso del transporte público, ya que se expresa en el comportamiento tanto del profesional del volante como de las personas que utilizan este medio de transporte.
6. Conductores de los vehículos que no siempre contribuyen a la accesibilidad de los usuarios con dificultades para movilizarse con normalidad ya que son en la mayoría de casos poco pacientes y/o descorteses.



### ACCESIBILIDAD

La palabra accesibilidad puede entenderse en relación con tres formas de actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión.

Todos podemos tropezarnos con barreras en nuestra capacidad de movimiento, en nuestras comunicaciones o fuente de información y en nuestro alcance de comprensión de mensajes, instrucciones, instrumentos o sistemas, los efectos de dichas barreras pueden llegar incluso a la exclusión social, a la discapacitación, a la estigmatización y a agravios psicológicos para las personas afectadas.

La incapacidad de la sociedad para eliminar barreras de movilidad, de comunicación y de comprensión es sintomática de la atención desigual que merecen las personas con discapacidad. A la inversa, cada barrera al acceso que cae nos acerca un poco más a la consecución de una sociedad justa

## Índice General

CARATULA .....	i
CERTIFICACIÓN .....	ii
AUTORÍA .....	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN .....	iv
DEDICATORIA .....	v
AGRADECIMIENTO .....	vi
<b>1 TÍTULO .....</b>	<b>1</b>
RESUMEN.....	2
ABSTRACT .....	3
INTRODUCCIÓN.....	4
<b>2 Determinación del problema, dilema o tensión .....</b>	<b>6</b>
Antecedentes .....	6
<b>3 Propósitos que definen la finalidad de la propuesta final .....</b>	<b>9</b>
<b>4 Contextualización y caracterización teórica y profesional del problema (diagnóstico experiencia de la investigación acción) .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1 Revisión de Literatura .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1.1 Accesibilidad .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1.2 Transporte .....</b>	<b>10</b>
	52

4.1.3	Transporte Accesible .....	10
4.1.4	Accesibilidad al Transporte Público.....	11
4.1.5	Barreras en el transporte.....	11
4.1.6	Teorías de la Accesibilidad.....	11
4.1.7	Señalética .....	12
4.1.8	Movilidad .....	12
4.1.9	Personas De Movilidad Reducida .....	12
4.1.10	Personas de la Tercera Edad.....	12
4.1.11	Personas con Discapacidad.....	13
4.1.12	Grado de discapacidad .....	14
4.1.13	Tipos de usuarios.....	14
4.1.14	Normas de inclusión .....	15
4.1.15	Dimensiones de la movilidad relacionadas con la exclusión social.	16
4.2	Relaciones estado sociedad: .....	16
4.2.1	La accesibilidad como un derecho.....	16
4.2.2	Instituciones .....	22
4.2.3	Decisiones .....	22
4.3	Actores .....	24

4.4	Nexo causal.....	28
5	Metodología del proceso de investigación-acción.....	30
5.1	Definición de “técnicas de recolección de datos” .....	30
5.2	Procesamiento e interpretación de los datos .....	31
5.2.1	Observación Directa.....	31
6	Conclusiones .....	36
7	Propuestas de alternativas de solución al problema .....	38
8	Fuentes de consultas.....	39
9	Anexos .....	41

## Índice de tablas

Tabla 1. Teorías de accesibilidad .....	11
Tabla 2. Tipos de discapacidad .....	13
Tabla 3. Grado de discapacidad .....	14
Tabla 4. Tipos de usuarios .....	14
Tabla 5. Dimensiones de la exclusión.....	16
Tabla 6. Normas vigentes.....	17
Tabla 7. Normas Vigentes.....	18
Tabla 8. Instituciones .....	22
Tabla 9. Decisiones .....	23
Tabla 10. Análisis de actores .....	25
Tabla 11. Estado de infraestructura.....	31
Tabla 12. Estado de la flota vehicular .....	33
Tabla 13. Alternativas de solución.....	38
Tabla 14. Propósitos.....	41

## Índice de gráficos

Gráfico 1. Árbol causa-efecto .....	28
Gráfico 2. Fines – Medios .....	28

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Técnica del Arcoíris .....	24
Ilustración 2. Elaboración del Grupo Focal .....	45
Ilustración 3. Técnica del arcoíris .....	45
Ilustración 4. Compartiendo con el Grupo Focal .....	46
Ilustración 5. Colocación de Afiches .....	46
Ilustración 6. Afiches en las unidades del transporte Público urbano.....	47
Ilustración 7. Entrega de Afiches a la ciudadanía .....	47
Ilustración 8. Campaña de sensibilización .....	48
Ilustración 9. Entrevista radial .....	48
Ilustración 10. Modelo de Afiche.....	49
Ilustración 11. Tríptico.....	50