



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y LA SALUD**  
**ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA**

LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA - 2014.

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO  
DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA  
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**AUTOR:**

RAY JAVIER VEAS ALCÍVAR

**TUTOR:**

DR. AGUSTÍN ZÚÑIGA BRITO

**La Libertad, 2015**

## **DEDICATORIA**

Este trabajo que para mí es de mucha responsabilidad e importancia, está dedicado a las personas que confiaron en mí desde que empecé mi carrera universitaria.

A mis padres, Viviano y Bélgica, por brindarme lo más valioso que es la vida, y porque siempre estuvieron en los buenos y malos momentos, nunca me dejaron solo en los momentos más tristes de mi existencia dándome ánimos y sabiduría cuando yo más lo necesité, a mis hermanos Hovel, Eller, Virginia, Manuel, Jacinta y Pedro por su comprensión y respeto hacia mí y mis ideales.

A mi suegra Betty, por su preocupación y apoyo incondicional en todos los aspectos, a mis cuñados Héctor, Eddinson, Denise, Hoger, Flor y Javier, a mi querida esposa por la ayuda y el amor que me brinda todos los días, por el impulso y fortaleza cuando he estado por decaer.

Dedicado especialmente a mi preciosa Angélica (+) quien ilumina cada paso y meta que me propongo. A toda mi familia y amigos que siempre me desearon éxitos.

**Ray Javier Veas Alcívar**

## **AGRADECIMIENTO**

Mis sinceros agradecimientos a mi Dios Supremo que nunca nos olvida a pesar de nuestros malos comportamientos y por regalarme y disfrutar lo más bello que ha creado.

Agradezco la confianza de mi tutor Dr. Agustín Zúñiga, por su profesionalismo que fue de mucha ayuda para culminar una etapa más de mi vida educativa.

Del mismo modo agradezco al Licenciado Milton González Santos, por tener la predisposición de ayudar a estructurar mi tema de tesis.

Con estas palabras asentadas en mi primer trabajo de titulación estoy contento por lo que he logrado y de las personas que siempre me inculcaron tener buenas perspectivas, haciéndome el camino más fácil para llegar a mi larga meta.

**Ray Javier Veas Alcívar**

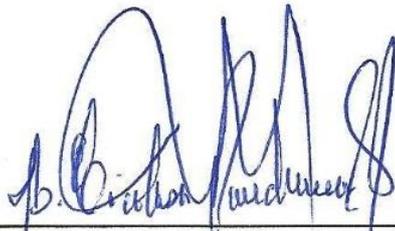
**TRIBUNAL DE GRADO**



Lcdo. Guillermo Santa María S., MSc.  
**DECANO DE LA FACULTAD DE  
CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD**



Lcdo. Milton Gonzalez S., MSc.  
**DIRECTOR DE LA ESCUELA  
DE CIENCIAS SOCIALES**



Dra. Nicolasa Panchana S.  
**DELEGADA DEL DIRECTOR  
DE LA CARRERA DE DERECHO**



Dr. Luis Torres Barrera  
**PROFESOR DE ÁREA**



Dr. Agustín Zuñiga Brito  
**TUTOR**



Ab. Joe Espinoza Ayala  
**SECRETARIO GENERAL**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

La Libertad, 15 de mayo de 2015

Señor Licenciado

Guillermo Santamaría Suarez MSc.

**DIRECTOR (E) DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL  
PENÍNSULA DE SANTA ELENA.**

De mi consideración:

Señor Director, dando cumplimiento a lo ordenado por el Consejo Académico de la Carrera de Derecho en sesión celebrada el día 20 de enero de 2015, en que fui nombrado Profesor-Tutor del Trabajo de Titulación de fin de Carrera de la estudiante RAY JAVIER VEAS ALCIVAR, con el tema **“LA LEY ORGANICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA- 2014.”**, me permito poner a su conocimiento lo siguiente:

Una vez que he procedido a dirigir científica y jurídicamente el desarrollo del Trabajo de Titulación, en el cual está su contenido y estructura; doy cumplimiento al Art. 27 del Reglamento de Trabajo de Titulación o graduación presentando el informe correspondiente:

El trabajo de Titulación revela rigor científico pertinencia y calidad humana en dar solución a un problema jurídico, el cual permite transformar hacia la excelencia el desempeño de las ciencias jurídicas en la Provincia de Santa Elena. El mismo fue elaborado por el señor RAY VEAS ALCIVAR, egresado de la CARRERA DE DERECHO de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del título de ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Con estos antecedentes, me permito **APROBAR** para los fines pertinentes, el presente trabajo de titulación.

Atentamente,



**Dr. Agustín Zuñiga Brito**  
**TUTOR DE TESIS**

## **CERTIFICADO DE GRAMATÓLOGO**

### **CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA**

Yo, Magíster, Oswaldo Flavio Castillo Beltrán, Certifico: Que he revisado la redacción y ortografía del contenido del proyecto educativo: **LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA - 2014**, elaborado por el egresado. Veas Alcívar Ray Javier, previo a la obtención del título de: **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

Para efecto he procedido a leer y analizar de manera profunda el estilo y la forma del contenido del texto:

- Se denota pulcritud en la escritura en todas sus partes
- La acentuación es precisa
- Se utilizan los signos de puntuación de manera acertada
- En todos los ejes temáticos se evita los vicios de dicción
- Hay concreción y exactitud en las ideas
- No incurre en errores en la utilización de las letras
- La aplicación de la Sinonimia es correcta
- Se maneja con conocimiento y precisión de la morfosintaxis
- El lenguaje es pedagógico, académico, sencillo y directo, por lo tanto es de fácil comprensión.

Por lo expuesto y en uso de mis derechos como Magíster en Docencia y Gerencia en Educación Superior, recomiendo la VALIDEZ ORTOGRÁFICA de su tesis previo a la obtención del Título de Abogado y deja a vuestra consideración el certificado de rigor para los efectos legales correspondientes.

Atentamente,



**Dr. Oswaldo Castillo Beltrán. Mg**  
**Registro SENESCYT 1006-11-733293**  
**Cuarto Nivel**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**  
**CARRERA DE DERECHO**

Sr. Licenciado  
Guillermo Santamaría Suarez MSc.  
**DIRECTOR DE LA CARRERA DE DERECHO**  
**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
Ciudad.-

De mis consideraciones:

*Por medio del presente me permito informar a usted, que una vez culminada la revisión y corrección del trabajo de titulación elaborado por el señor: RAY JAVIER VEAS ALCIVAR, egresado de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, con el tema: “LA LEY ORGANICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA- 2014.”*

Se procedió a ingresar el documento a través del sistema URKUND, cuyo resultado de informe fue:

**INFORME DEL SISTEMA URKUND: 3 %**

El mencionado informe, se servirá encontrar en ANEXOS del correspondiente trabajo de titulación.

*Particular que pongo a su conocimiento para fines legales pertinentes.*

*Atentamente,*

  
**Dr. Agustín Zúñiga Brito**  
**TUTOR DE TESIS**

*Adj.: Copia del informe de URKUND*

*C.C. Egresado RAY JAVIER VEAS ALCIVAR*

## ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO .....	III
CERTIFICADO DE GRAMATÓLOGO.....	VI
ÍNDICE GENERAL .....	VIII
LISTA DE ANEXOS .....	X
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	XI
ÍNDICE DE TABLAS .....	XII
RESUMEN.....	XIII
INTRODUCCIÓN.....	XIV
1. TEMA .....	1
2. ANTECEDENTES.....	1
3. PROBLEMA.....	2
4. JUSTIFICACIÓN .....	4
5. OBJETIVOS.....	6
6. HIPÓTESIS .....	7
7. VARIABLES .....	7
8. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES .....	8
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>10</b>
<b>MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>10</b>
1.1. fundamentación teórica .....	10
1.1. 1. DISCAPACIDAD.....	10
1.1.1.1. TIPOS DE DISCAPACIDAD .....	11
DISCAPACIDAD FÍSICA.....	11
DISCAPACIDAD VISUAL .....	12
DISCAPACIDAD AUDITIVA .....	12
DISCAPACIDAD INTELLECTUAL O DISCAPACIDAD COGNITIVA .....	13
DISCAPACIDAD PSÍQUICA .....	14
1.1.1.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA DISCAPACIDAD .....	16
1.1.1.3. DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD .....	21
1.1.2. INCLUSIÓN .....	22
1.1.2.1. IGUALDAD DE OPORTUNIDADES .....	23
1.1.2.2. DISCRIMINACIÓN, EXCLUSIÓN Y VULNERABILIDAD.....	24
1.1.3. TRANSPORTACIÓN PÚBLICA .....	24
1.1.3.1. ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE.....	25
1.1.3.2. MOVILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL.....	27
1.1.3.3. PROBLEMAS EN LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE .....	28

1.1.4.	MARCO LEGAL.....	29
1.1.4.1.	ANÁLISIS DE LAS NORMAS APLICABLES .....	30
1.1.4.1.1.	CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES .....	30
1.1.4.1.2.	CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR .....	31
1.1.4.1.3.	LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO.....	31
1.1.4.1.4.	CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.....	32
1.1.4.1.5.	LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES Y SU REGLAMENTO .....	32
<b>CAPÍTULO II.....</b>		<b>34</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO.....</b>		<b>34</b>
2.1.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	34
	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN .....	35
	TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	35
	LA METODOLOGÍA CUANTITATIVA.....	35
	INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA .....	36
2.2.	POBLACIÓN Y MUESTRA .....	38
	POBLACIÓN. ....	38
	MUESTRA.....	38
	CÁLCULO DE LA MUESTRA .....	38
	INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN .....	40
	GUÍA DE OBSERVACIÓN.....	40
	ENCUESTA .....	41
	ENTREVISTA .....	41
	PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
	PERFIL DE LAS PERSONAS A SER ENTREVISTADAS .....	43
<b>CAPÍTULO III.....</b>		<b>44</b>
<b>ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS .....</b>		<b>44</b>
3.1.	ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN.....	44
	RESUMEN DE RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN .....	44
3.2.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA .....	45
	PRESENTACIÓN DE DATOS Y RESULTADOS .....	45
3.3.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENTREVISTA .....	61
3.4.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	61
	CONCLUSIONES.....	61
	RECOMENDACIONES .....	63
<b>CAPÍTULO IV.....</b>		<b>64</b>
<b>LA PROPUESTA.....</b>		<b>64</b>
4.1.	TÍTULO .....	64

<b>“ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA DEL CANTÓN LA LIBERTAD”</b> .....	<b>64</b>
4.2. <i>JUSTIFICACIÓN</i> .....	64
4.3. <i>MODELO TEÓRICO DE LA PROPUESTA</i> .....	65
4.4. <i>OBJETIVOS DE LA PROPUESTA</i> .....	67
4.5. <i>FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA</i> .....	68
4.6. <i>DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</i> .....	70
“PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA DEL CANTÓN LA LIBERTAD” .....	73
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>83</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>11</b>

## LISTA DE ANEXOS

ANEXOS .....	85
ANEXO I: ENCUESTAS	
ANEXO II: ENTREVISTAS	
ANEXO III: FOTOS	
ANEXO IV: ANÁLISIS DEL SISTEMA URKUND	

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Edades	46
Gráfico 2: Género	47
Gráfico 3: Tipo de discapacidad	47
Gráfico 4: Causas de la discapacidad	49
Gráfico 5: Discriminación	50
Gráfico 6: Registro en el CONADIS	51
Gráfico 7: Salidas frecuentes de su casa	52
Gráfico 8: Motivos de salidas	53
Gráfico 9: Obstáculos para movilizarse	54
Gráfico 10: Paradas accesibles	55
Gráfico 11: Tipo de transporte que utiliza	56
Gráfico 12: Problemas al usar el transporte	57
Gráfico 13: Preocupación por el servicio accesible	58
Gráfico 14: Solucionar el problema de accesibilidad	59
Gráfico 15: Adquisición de buses accesibles	60

## ÍNDICE DETABLAS

Tabla 1: Personas con discapacidad física	11
Tabla 2: Personas con discapacidad visual	12
Tabla 3: Personas con discapacidad auditiva	13
Tabla 4: Personas con discapacidad intelectual	14
Tabla 5: Personas con discapacidad psíquica	15
Tabla 6: Barrios centrales y periféricos del cantón “La Libertad” con mayor número de personas con discapacidad	36
Tabla 7: Perfil de las personas a ser entrevistadas	43
Tabla 8: Resumen de resultados de la observación	44
Tabla 9: Edades de las personas con discapacidad	45
Tabla 10: Género de las personas con discapacidad	47
Tabla 11: Otros tipos de discapacidad	48
Tabla 12: Causas de su discapacidad	49
Tabla 13: Víctimas de discriminación	50
Tabla 14: Registro en el CONADIS	51
Tabla 15: Frecuencia salidas de casa	52
Tabla 16: Motivos por los que sale de casa	53
Tabla 17: Obstáculos personas con discapacidad	54
Tabla 18: Implementación de buses por las autoridades	55
Tabla 19: Tipo de transporte que utiliza	56
Tabla 20: Problemas al usar transporte público	57
Tabla 21: Las autoridades se preocupan por la accesibilidad.	58
Tabla 22: Solución de la accesibilidad	59
Tabla 23: Adquisición de buses accesibles	60

## **RESUMEN**

En la siguiente investigación se aborda la problemática que existe entre las personas discapacitadas en el cantón La Libertad, los mismos que desean integrarse a la sociedad en busca de igualdad y equidad para poder participar y crecer como personas en la comunidad, de esta forma, lograrán desarrollar sus habilidades en un entorno que los pueda beneficiar con una accesibilidad social a través del sistema de transporte público urbano cantonal, y así poder obtener como resultado la inserción a la actividad económica. En la actualidad, el gobierno ha implementado leyes y programas como Ecuador sin barreras, y la Misión Solidaria Manuela Espejo en la que se desprende la Misión Joaquín Gallegos. Así mismo, sus derechos se aplican en los artículos 47 y 48 de la Constitución y demás leyes existentes a nivel nacional, sobresaliendo para nuestro trabajo de estudio La Ley Orgánica de Discapacidades.

## INTRODUCCIÓN

En nuestro país, actualmente se ha incorporado la palabra *sensibilidad pública* que refleja el respeto y la inclusión a la discapacidad, a nivel ciudadano como en el plano político, ya que hace 4 años se aprobó una nueva constitución que involucra a las personas discapacitadas específicamente en la accesibilidad. Podemos mencionar que esta política de ayudas externas surge como resultado de la concepción que se tiene, en nuestra sociedad, de la discapacidad; una concepción que se la entiende como algo <<anormal>>, por contraposición a los estándares que estipulan la normalidad y que condena a la «dependencia»; una concepción según lo cual la discapacidad es un hecho exclusivamente individual que una persona «padece» y que puede ser interpretado como consecuencia mecánica de un lamentable «accidente», sea éste genético o fruto de algún incidente traumático.

De esta manera, podemos considerar que la discapacidad de una persona se contempla como una interacción dinámica entre las condiciones de salud y otros factores personales así como factores del medio social y físico, así mismo, la discapacidad está enfocada a representar un cambio fundamental a una capacidad física, sensorial o de desarrollo de oportunidades en la sociedad y a la importancia de la inclusión social.

En este proyecto estamos promoviendo la integración y la protección social de las personas que poseen algún tipo de discapacidad; siendo así que nos involucramos en el acceso de estos seres a la posibilidad de

elegir cuando se adoptan decisiones relacionadas al bienestar, medios de vida, participación civil y política.

La investigación se realizó tomando en consideración aspectos económicos y físicos de la población de personas con discapacidad en el cantón La Libertad, este estudio permitió conocer cuáles son los problemas que generalmente tienen estas personas para realizar su desplazamiento a otros lugares. De la misma manera se logró evidenciar la falta de buses públicos seguros, idóneos y accesibles en esta zona urbana, por lo que se deja claro que no se ha llegado a satisfacer sus necesidades.

En el **Capítulo 1**, llamado Marco Teórico, se presentan todos los conceptos básicos así como las referencias de distintos autores acerca del tema que ayudarán a sentar las bases para el desarrollo de la tesis, en el **Capítulo 2** la metodología, el Diseño, la modalidad, tipo de investigación, población y muestra, instrumentos y procedimientos de la investigación, a emplearse sobre la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento del acceso al transporte público de los discapacitados físicos, se analizarán todas aquellas barreras y posturas sociales que afectan al desarrollo social, económico y humano de los discapacitados físicos.

En el **Capítulo 3** análisis e interpretación de los resultados que se utilizan para el procedimiento de la información y los criterios para el análisis de los datos obtenidos para llegar a la conclusión y las recomendaciones y, finalmente en el **Capítulo 4** se llega a la propuesta basada en los contenidos referentes al problema investigado.

## **1. TEMA**

LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA -2014.

## **2. ANTECEDENTES**

En la década del 70 se amplía la cobertura a la atención de los discapacitados, en los campos de la educación, la salud, el bienestar social gracias a las favorables condiciones económicas que el sector público prestó la ayuda necesaria para la creación de varios servicios y mediante la colaboración de organismos del Estado se dieron los pasos importantes para atender a la discapacidad, que anteriormente eran rechazados por la sociedad.

El 18 de julio de 1980 se crea la División Nacional de Rehabilitación en el Ministerio de Salud encargándose de la organización e implementación de la Rehabilitación Funcional de las personas que presentaban alguna discapacidad como ceguera, lenguaje, físicas motoras y de aprendizaje. Desde 1981 a 1984 se amplía la cobertura asistencial con la organización de servicios de Medicina Física en casi todas las provincias, que se suman a las unidades de rehabilitación de la Seguridad Social.

El 5 de agosto de 1982 se expide la Ley de Protección del Minusválido, que crea la Dirección Nacional de Rehabilitación Integral del Minusválido DINARIM, y le asigna al Ministerio de Bienestar Social la rectoría y

coordinación con las demás instituciones en todo lo relacionado con esta actividad de la atención y prevención a todas las discapacidades.

Una de las de ellas es el Instituto Nacional del Niño y la Familia INNFA, que cuenta en la actualidad con varios centros de rehabilitación y escuelas de educación especial.

Luego se fueron uniendo a esta noble causa instituciones como la ONGS que se han destacado por el trabajo de abnegación, responsabilidad y de amor en beneficio de las personas con discapacidad como: Asenir, Fasinarm, Serli, Fundación General Ecuatoriana, Adinea, Fundación Hermano Miguel, Cebycam, Funapace, Olimpiadas Especiales, entre otras.

### **3. PROBLEMA**

#### **3.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Inaccesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física, en el cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

##### **3.1.1 Ubicación del Problema en su contexto**

En el cantón La Libertad existe un gran número de personas con discapacidad física que por la falta de la inaplicabilidad de la ley se vulnera su derecho a la accesibilidad al transporte público, esto ha provocado que estos ciudadanos se sientan discriminados e inconformes,

obligando a muchos de ellos a permanecer aislados de la sociedad y evitando que tengan un desarrollo de calidad d vida normal.

### **3.1.2 Causas del Problema**

Se ha hecho un análisis de la situación humana del sector y de sus condiciones sociales y al momento se ha podido observar como las posibles causas del problema las siguientes:

1. La inaplicabilidad de la Ley Orgánica de Discapacidades.
2. El desinterés de las autoridades competentes.
3. La calidad de servicios inadecuadas del transporte público
4. Discriminación por su condición social y económica

### **3.1.3 Delimitación del Problema**

#### **Delimitación espacial**

Este proyecto de estudio para una ordenanza se realizara en el Cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

#### **Delimitación temporal**

Este trabajo se realiza desde el mes de Noviembre del 2014y concluirá en mayo del 2015.

### **3.1.4 Formulación del problema**

¿De qué manera incide la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento del acceso al transporte público de los discapacitados físicos del Cantón La Libertad?

## **4. JUSTIFICACIÓN**

En la actualidad, se ha logrado mejorar la atención hacia las personas con discapacidad en el país, no obstante, existen muchas que ignoran el verdadero trato que merecen por su condición de discapacidad física, psicológica, visual, auditiva, cognitiva, producto de enfermedades congénitas, genéticas o adquiridas que limitan su desenvolvimiento normal.

Por lo general, las personas con discapacidad necesitan moverse a otros lugares por motivos varios de salud, rehabilitación, estudios y demás actividades diarias que aportan a su desarrollo físico, personal, emocional y, a su recuperación hasta cierto punto de casos reversibles, sin embargo la falta de una correcta accesibilidad en todo el sistema de transporte público urbano, es un obstáculo que genera malestar.

La identificación y registro de las personas con discapacidad permiten establecer un porcentaje poblacional real y las necesidades que aún no han sido atendidas, como la que se expone en el presente trabajo acerca de la inaccesibilidad que padecen las personas con discapacidad física en el sistema de transporte público urbano cantonal del cantón La Libertad,

para su posterior estudio con la finalidad de mejorar este servicio público para este grupo de ciudadanos.

Por lo tanto, es fundamental determinar todos los aspectos y problemas relacionados que permitan desarrollar una adecuada planificación en la transportación pública urbana, y así lograr la inserción, oportunidades y desarrollo de sus derechos, que como todo ciudadano ecuatoriano le asisten a nivel nacional e internacional.

En el cantón La Libertad de la provincia de Santa Elena, no existen unidades de transporte público accesible para las personas con discapacidad física, aunque en las unidades de transporte público se puede observar afiches o señales que indican el lugar preferencial donde deben ubicarse las personas con discapacidad dentro del bus, y ciertamente ni los asientos ni la infraestructura física general de los buses, son los idóneos para prestar este tipo de servicio acorde a la demanda actual.

Si se obtiene el número estadístico exacto de todo ese índice de personas con discapacidad física y que sufren de aislamiento social, por la ignorancia de sus derechos, y se les brinda conocimiento de los mismos, se podrá buscar su integración para su beneficio común.

Así mismo, solucionar situaciones similares que ocurren en otros sectores de la provincia y del país, sirviendo como un modelo a seguir, un proceso que podrá ser implementado por las instituciones

competentes como los G.A.D. s para que cronológicamente se esté dando solución a este problema.

Finalmente, esperamos que como resultado de nuestra investigación y aplicación de nuestro proyecto de ordenanza, se solucione el problema expuesto y se cumpla con los derechos y beneficios que le corresponden a los discapacitados físicos en el acceso al transporte público del cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

## **5. OBJETIVOS**

### **Objetivo general**

Elaborar un proyecto de ordenanza para la aplicación de la ley orgánica de discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento del acceso al transporte público de los discapacitados físicos en el cantón La Libertad - 2014.

### **Objetivo específicos**

- Demostrar la incidencia de la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento de acceso al transporte público de los discapacitados físicos.
- Diagnosticar el aspecto socio económico, jurídico de las personas con discapacidad en su derecho inclusivo en la transportación.

- Brindar información a las personas discapacitadas una vez que conozcan sus derechos.
- Aplacar el problema de inaccesibilidad de las personas con discapacidad física al transporte público a través de este proyecto de ordenanza para que estas personas discapacitadas tengan una vida justa y equitativa mediante de la aplicación de la ley.

## **6. HIPÓTESIS**

### **Señalamiento de la hipótesis**

La ley Orgánica del Discapacitado incide notablemente en el cumplimiento del acceso al transporte público, promoviendo la inclusión social de este grupo de personas vulneradas, por lo tanto, la creación de este proyecto de ordenanza busca dar acatamiento a esta ley.

## **7. VARIABLES**

### **Variable independiente**

Ley Orgánica de Discapacidades

### **Variable dependiente**

Transporte público de los discapacitados físicos.

## 8. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLES	DEFINICION	DIMENSION	INDICADORES	TÉCNICAS	ITEMS
<b>Variable Independiente:</b>  Ley Orgánica de Discapacidades	- La Ley Orgánica de Discapacidades tiene por objeto amparar a las personas con discapacidad y garantizar la plena vigencia difusión y ejercicio de los derechos	Cumplir con el derecho al acceso del transporte público de los discapacitados físicos.	- Inclusión - Igualdad - Derechos	- Observación - Encuesta - Entrevista	- ¿Qué edad tiene usted? - ¿Qué otra de discapacidad posee? - ¿Con qué frecuencia sale de su casa?

<p><b>Variable Dependiente:</b></p> <p>Transporte público de los discapacitados físicos.</p>	<p>Es un servicio de transporte de una ciudad que puede ser utilizado por cualquier persona e incluidos los discapacitados físicos, para trasladarse de un lugar a otro.</p>	<p>Ley de tránsito</p> <p>Ley orgánica de los discapacitados</p>	<p>Acceso a la información.</p> <p>Acceso a un asesor legal.</p> <p>Acceso a los organismos competentes.</p>	<p>Encuesta</p> <p>Entrevista</p>	
--	--	--	--	-----------------------------------	--

Elaborado por: Veas Alcívar Ray Javier

## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO

#### 1.1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

##### 1.1. 1. DISCAPACIDAD

La discapacidad es una condición temporal o permanente que limita al ser humano a realizar sus actividades diarias y normales, ya que se encuentra afectado su desempeño físico e intelectual, surgiendo de la deficiencia directa de uno o algunos de sus miembros, órganos, tejidos u otros, como del mal funcionamiento del sistema nervioso y neuronal.

En nuestra sociedad, la discapacidad es considerada un problema, que surge bajo la recopilación de condiciones complejas, las mismas que incluyen el ambiente social, familiar, creando barreras para su inserción en la misma sociedad.

**“Cualquier restricción o impedimento de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para el ser humano. La discapacidad se caracteriza por exceso o insuficiencias en el desempeño de una actividad rutinaria normal, los cuales pueden ser temporales o permanentes, reversibles o surgir como consecuencia directa de la deficiencia o como una respuesta del propio individuo, sobre todo la psicología, a deficiencias físicas, sensoriales o de otro tipo”. OMS(citado por MONDRAGON & TRIGUEROS, 2005, pág. 240).**

### 1.1.1.1.TIPOS DE DISCAPACIDAD

#### DISCAPACIDAD FÍSICA

Esta discapacidad es considerada de acuerdo a los distintos problemas que una persona presenta en su anatomía física, restringiendo o limitando su actividad cotidiana, por ello es necesario que estas personas utilicen accesorios o mecanismos ortopédicos de manera que puedan mejorar su desempeño y calidad de vida.

#### Personas con discapacidad física

Tabla 1

Provincia	Cantón	Área	Discapacidad físico-motora		
			Si	Se ignora	Total
Santa Elena	La Libertad	Urbana	2102	496	2598

Fuente: [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec) año 2010

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

## DISCAPACIDAD VISUAL

Es la deficiencia o carencia de la visión, esto quiere decir que puede padecer ceguera total o parcial y causadas por diversos aspectos que pueden darse desde el momento de la gestación, enfermedades, accidentes, imposibilitando el aprendizaje, el entendimiento, el desplazamiento autónomo.

### Personas con discapacidad visual

Tabla 2

Provincia	Cantón	Área	Discapacidad visual		
			Si	Se ignora	Total
Santa Elena	La Libertad	Urbana	1219	496	1715

Fuente: [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec) año 2010

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

## DISCAPACIDAD AUDITIVA

Se refiere a la disminución o pérdida de nuestra capacidad de oír y receptor información a través del oído, debido al daño accidental o provocado (audífonos) en el aparato auditivo como por enfermedades congénitas, en primera instancia es poco notoria en quien la padece.

## Personas con discapacidad auditiva

Tabla 3

Provincia	Cantón	Área	Discapacidad auditiva		
			Si	Se ignora	Total
Santa Elena	La Libertad	Urbana	616	496	1112

Fuente: [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec) año 2010

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

### DISCAPACIDAD INTELECTUAL O DISCAPACIDAD COGNITIVA

Quienes padecen esta discapacidad tienen limitado el funcionamiento intelectual, ya que durante el desarrollo cerebral desde la concepción se presentaron problemas como enfermedades congénitas propias del bebé, enfermedades de la madre, dificultad en el parto, o durante su funcionamiento habitual luego de la concepción ocurrieron accidentes y enfermedades. Debido a esto se hace difícil el aprendizaje, el razonamiento lógico del individuo, la toma de decisiones o resolución de problemas por lo que necesitan de apoyo y ayuda de otra persona.

## Personas con discapacidad intelectual

Tabla 4

Provincia	Cantón	Área	Discapacidad intelectual		
			Si	Se ignora	Total
Santa Elena	La Libertad	Urbana	584	496	1080

Fuente: [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec) año 2010

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

### DISCAPACIDAD PSÍQUICA

Esta discapacidad está relacionada a personas que padecen de trastornos mentales o emocionales, los mismos que pueden presentarse a corto o largo plazo, así como de intensidad leve, severa o crónica, causado por el desequilibrio químico de las sustancias cerebrales o por una situación o evento traumático que genera la pérdida de conciencia y la realización genera varios síntomas que hacen difícil su adaptación en la sociedad. En los últimos años ha incrementado el número de personas que la padecen en sus variantes como esquizofrenia, ansiedad, depresión, ataques de pánico, y varios tipos de trastornos que limitan su calidad de vida.

## Personas con discapacidad psíquica

Tabla 5

Provincia	Cantón	Área	Discapacidad psíquica		
			Si	Se ignora	Total
Santa Elena	La Libertad	Urbana	336	496	832

Fuente: [www.inec.gob.ec](http://www.inec.gob.ec) año 2010

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

Todas las personas que enfrentan los diferentes tipos de discapacidad antes mencionados, considerados por algunos profesionales como enfermedades crónicas; afectan y limitándolas acciones y reacciones normales de la persona, sus deseos, sentimientos y pensamientos, aislándose o aislándolos de la sociedad, la misma que por desconocimiento o por la poca importancia prestada a este grupo de personas demuestran incomprensión y rechazo así como la falta de oportunidades para su desarrollo personal, laboral, físico y emocional.

### 1.1.1.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA DISCAPACIDAD

La evolución y cambio del término “discapacidad” en cuanto a su definición se ha dado lentamente desde un paradigma tradicional, a través de un enfoque médico, modelo social y de derechos, es así que, antes y hasta el siglo XIX, se asoció el concepto de discapacidad con inferioridad y/o anormalidad, refiriéndose y tratando a éstas personas con pena y lástima, llamándolos muchas veces “retrasados mentales”.

A mediados del siglo XIX cambian la denominación por “idiota”, ya en el siglo XX, luego de varias investigaciones y del estudio del coeficiente intelectual además de notar que la denominación asignada determinaría la inclusión o no éstas personas en la sociedad, se hizo conciencia de que se debería dejar atrás términos discriminatorios como minusválidos, inválidos, incapacitados, enfermitos y otras palabras que lo único que generan es malestar emocional a ellos y sus familias, sustituyéndolos por los términos adecuados como “personas con discapacidad o con capacidades diferentes”.

**“El campo de la discapacidad – extendiendo este término de manera extensiva a todas las personas con limitaciones físicas, sensoriales y mentales- se ha caracterizado por la mudanza terminológica, en la asignación de nombres, etiquetas, y denominaciones referidas tanto a las personas como el proceso de atención a las mismas”. (VERDUGO, 2005, pág. 4)**

Cabe mencionar que en nuestro país, utilizamos la palabra “discapacidad”, ya que es así como en la Organización Mundial de la Salud (OMS), el pleno de las Naciones Unidas, otros organismos y la Constitución de la República del Ecuador (2009), quedó asentado este término para referirnos a éstos ciudadanos.

El gobierno Ecuatoriano en conjunto con las entidades públicas en las décadas del 40 y 60 fundó las escuelas de educación especial con la finalidad de integrar a estos grupos de personas a la sociedad brindándole su atención adecuada prevaleciendo en las ciudades de Quito, Cuenca y Guayaquil.

Desde aquel tiempo, el Gobierno crea diferentes proyectos, reglamentos, organismos y otros, para alcanzar su bienestar social entre los que se destacan:

- La Ley del Ciego, fue decretada por primera vez en Latinoamérica en 1965, después tantos conflictos que se venían dando, finalmente se reconoció algunos de sus derechos.
- CONAREP (Consejo Nacional de Rehabilitación Profesional), que se creó en 1973 con la finalidad que las personas con discapacidad obtenga ciertos beneficios como la inserción laboral, formación ocupacional, así mismo por decreto la exoneración de impuestos para la importación de vehículos ortopédicos diseñados para las personas con discapacidad físicas.

- En agosto de 1992 se crea el CONADIS (Consejo Nacional de Discapacidades) como una entidad independiente, con poder legal, para establecer políticas, acciones e impulsar la atención prioritaria en las diferentes instituciones dentro del país, así como promover el conocimiento e investigación científica en este tema.
- Luego de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU (2007), en mayo del mismo año nace en nuestro país “Ecuador Sin Barreras”, cuyo objetivo fue establecer la igualdad de derechos e incluir a este grupo de personas, que a través de la historia han sido marginadas por la sociedad y con la creación de una nueva constitución en el 2008, como ley suprema, se reconoce sus derechos y beneficios por el Gobierno ecuatoriano.
- El Presidente de la República Ec. Rafael Correa por mandato legal tipificada en la Constitución el 20 julio del 2009 a través del artículo 149 delega al Vicepresidente de la República que se encargue en el mejoramiento de la calidad de vida de todos los ciudadanos ecuatorianos enfatizando acciones políticas sobre las personas con discapacidad.
- El Sistema Nacional de Prevención de Discapacidades, se implementa a partir del 2001 en todos los hospitales, centros y sub-centros médicos públicos del país, para brindar servicios prenatales y natales que anticipen y corrijan los problemas posteriores a presentarse en los infantes.

- El ex-Vicepresidente de la República Lcdo. Lenin Moreno al trabajar con un equipo comprometido a alcanzar las metas establecidas, coordinó e implementó programas como “Sonríe Ecuador”(2007), “Ecuador Sin Barreras” (2007), “Misión Solidaria Manuela Espejo” (2009), “Misión Solidaria Joaquín Gallegos Lara”(2010), que sin duda marcarían un hito importante y trascendental en la historia política-social sobre las personas con discapacidad en el Ecuador.
- La Secretaria Técnica de Discapacidades se crea mediante decreto el 30 de mayo del 2013 y se adscribe a la Vicepresidencia para continuar con el trabajo asignado y emprendido por el ex-Vicepresidente del Ecuador de ese entonces, Lcdo. Lenín Moreno.

Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo son consideradas personas con discapacidad, ya que dichas deficiencias les impiden tener una vida plena y una participación activa en la sociedad, pero gracias a estas transformaciones políticas-sociales de protección, derecho e igualdad se ha logrado su inclusión en la sociedad donde ahora son vistas y consideradas sujetos de derecho, configurando al Ecuador en un país de atención plena y eficaz.

De manera que se alinean dos directrices claras:

- La discapacidad es una situación que tiende a cambiar, siempre que la sociedad se incluya, comprometiéndose a establecer mecanismo de concientización participando todos para lograr un buen vivir. Esta

transformación anhelada nos corresponde impulsarla a nosotros como sociedad, sujetos de derechos, y al Estado como ente regulador.

- Las Políticas Públicas de Discapacidades son diseñadas en un cuadro de conceptos conformados por legislación Nacional e Internacional, donde se concentran temas muy importantes que contienen instrumentos de inserción, prevención, promoción y restitución de derechos.
- La Subsecretaria de Discapacidades es la encargada de visibilizar cuatro temas macro donde se necesita el apoyo de políticas públicas.
- Implementar servicios eficientes en la atención a personas con discapacidad.
- Mantener un conocimiento actualizado y justo con respecto a los diferentes ámbitos y criterios de las discapacidades.
- Extender la accesibilidad a las personas con discapacidad en todas sus dimensiones incluyéndolas a la sociedad, facilitando su movilidad, educación, inserción laboral, política y cultural.
- Crear vínculos sólidos con los distintos representantes de organismos sociales y afines involucrados en la adopción de medidas de transformación para la condición de las personas con discapacidad.

La dimensión del problema, la falta de visibilidad y atención del mismo ha llevado a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a promover y adoptar una Convención Especial para los Derechos de las Personas con Discapacidad con el propósito de llamar la atención de los Estados partes, y así terminar con lo que esta organización ha denominado una “crisis en silencio”.

### **1.1.1.3. DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

En una sociedad, las personas con o sin discapacidad siempre deberían ser tratadas por igual, como seres humanos primordiales que sienten, necesitan y aportan, que nos deleitamos de lo que la naturaleza nos ofrece. Pero ha sido esta misma sociedad la que en décadas y años pasados, mantuvo ocultas a las personas con discapacidad por largos períodos, sin defensa y sin derechos.

En la actualidad, con la aprobación de nuevas leyes y reglamentos, sus derechos son prioridad, el país ha rectificado y aplicado en todo el sistema legal ecuatoriano, instrumentos jurídicos mucho más eficaces con el objetivo de eliminarlos obstáculos escondidos que no daban paso a la aplicación y ejecución de las normas. Los derechos de las personas con discapacidad son medidas socio-políticas que se deben a las luchas decididas de personas que sobrellevan su vida de una forma distinta. Los derechos constitucionales incluyen medidas de protección especiales, ciertos privilegios y apoyos, pero cabe recalcar que entre los derechos aplicables legalmente se encuentran la igualdad de oportunidades en su formación profesional, la integración social y profesional, el derecho a la educación, el impulso a la ocupación laboral y garantiza un especial y mayor apoyo por parte del Estado en caso de necesitarlo.

### 1.1.2. INCLUSIÓN

Entendemos por inclusión a toda acción o tendencia que busca integrar a las personas dentro de los diferentes roles en la sociedad (educativo, político, social, económico), para que así contribuyan con su conocimiento y talento, al mismo tiempo que vean reflejados tal contribución por los beneficios que la misma sociedad y Estado puedan ofrecer.

**“Si se pretende buscar el significado de “Incluir” se encontrará definida como: “abarcarse, contener en sí, involucrar, implicar, insertar, intercalar, introducir, hacer parte, figurar entre otros, pertenecer conjuntamente con otros...” (ADIRÓN, 2005)**

Este pensador nos habla que la palabra inclusión presenta varios significados, todos ellos con el sentido de algo o alguien insertado entre otras cosas o personas, pero ésta definición no reconoce que el ser incluido requiere ser igual o semejante a los demás.

La inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad brinda oportunidades de empleo digno, desarrollo, bienestar, calidad de vida, contribuyendo con actividades productivas a la categoría social y política de nuestra nación.

La inclusión es necesaria si queremos:

- Un mundo más equitativo y respetuoso.

- Beneficiar a todas las personas independientemente de sus características.
- Proporcionar acceso equitativo en toda área.
- Permitir la participación de todos y valorando su aporte a la sociedad.

#### **1.1.2.1. IGUALDAD DE OPORTUNIDADES**

Al hablar de “la igualdad de oportunidades” nos referimos a un sistema social justo en el que se tiene claro que, toda persona tiene los mismos derechos políticos, civiles y acceso al bienestar social, al trato sin discriminación de cualquier índole.

Actualmente, la igualdad de oportunidades está orientada especialmente a la población vulnerable, lo que permite garantizar a las personas en esta situación, que tendrán las mayores posibilidades de participar libre y activamente en la sociedad, economía, cultura y política del país, así como las probabilidades que un porcentaje considerable sea favorecido para el ejercicio a lo cual haya aplicado. Para esto es necesario que se reconozca el pleno derecho, sus diferentes habilidades, necesidades, igualdad de condiciones, y una acción política y positiva del Estado.

### **1.1.2.2. DISCRIMINACIÓN, EXCLUSIÓN Y VULNERABILIDAD**

Las personas con discapacidad, que en la mayoría de los casos corresponden a poblaciones pobres o con extrema pobreza, viven alejadas y aisladas socialmente, limitadas y excluidas del desarrollo físico y emocional, debido a la falta de atención de las autoridades nacionales y locales quienes a pesar de existir leyes que velan por los derechos de éstas personas, no son aplicadas y a la vez se suma la discriminación que predomina en la sociedad.

Como toda situación de vulnerabilidad, ésta tiende a ocasionar daños a terceros, afectando no sólo a las personas con discapacidad sino a familiares y comunidades, a quienes también en alguna medida están vulnerando sus derechos siendo ellos los que lidian con las diferentes barreras que se le presentan.

### **1.1.3. TRANSPORTACIÓN PÚBLICA**

**“El subsistema de transporte público puede identificarse, en principio, por las especificación de su finalidad fundamental y no es otra cosa que la de permitir la satisfacción de determinadas necesidades que están en el origen de los desplazamientos, como es el acceso de la población a los bienes y servicios, respondiendo por tanto a la demanda generada.”(Fernández, 2000, pág. 13)**

El sistema de transportación pública debe estar sujeto a los principios y derechos constitucionales, brindando un servicio de calidad y accesibilidad a la comunidad sin excepciones, donde todos los ciudadanos puedan hacer uso del mismo sin tener impedimento alguno.

El libre desplazamiento del ciudadano es un derecho que incluye a las personas con discapacidad, esto implica que tanto instituciones públicas-privadas y autoridades competentes trabajen en conjunto creando o modificando proyectos de progreso que se orienten a mejorar el servicio de transporte público, responder a las necesidades y a beneficiar a toda la ciudadanía.

El desplazamiento o movilidad de una persona es muy importante en su vida cotidiana ya que satisface sus necesidades, cumple con sus obligaciones y actividades, además de formar parte primordial en el desarrollo de su ciudad.

#### **1.1.3.1. ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE**

En el pasado las personas que tenían discapacidad carecían de cualquier tipo de ayuda ya sea de salud, económica, física entre otras, porque eran despreciadas e ignoradas por la sociedad y consideradas como enfermos que no merecían atención. Para ellos siempre fue difícil conseguir trabajo, desarrollarse profesionalmente, realizar sus actividades, necesidades y menos aún moverse a otros lugares, todo esto porque las autoridades siempre han evadido buscar las soluciones a estos problemas.

Las personas con discapacidad han tenido que vivir situaciones deplorables, de desventaja a causa de las barreras físicas y obstáculos sociales existentes en el país, que han bloqueado su inclusión plena.

Al referirnos a la accesibilidad al transporte público, hemos sido testigos que no ha existido ni existe la infraestructura óptima y los buses adecuados para permitir que las personas con discapacidad física puedan acceder a este servicio, aunque se contempla la reserva de asientos especiales para personas adultas mayores, discapacitados y madres embarazadas o con niños en brazos, ni siquiera éstos asientos y espacios son los correctos.

En el cantón La Libertad, además de las problemáticas antes descritas también existen la falta de capacitación y concientización a los señores conductores que aún no aceptan la inclusión de este grupo de personas, quienes por su condición necesitan el tiempo prudente para acceder y ubicarse en su lugar, debido a esto los conductores se molestan, los tratan despectivamente o fácilmente no les permiten el acceso y hacen caso omiso a lo estipulado en la Ley.

**“Se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización y la máxima autonomía personal”.**(Rovira-Beleta, 2004, pág. 34)

### 1.1.3.2. MOVILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL

**“El derecho a la movilidad es el derecho de todo el mundo a ir a todas partes”.** (Herce, 2009, pág. 7).

La movilidad ciertamente hace referencia en términos generales a la facilidad que tiene el ser humano de mover las partes de su cuerpo, movimiento de cosas, cambio poblacional, modos de transporte, pero enmarcados al tema, trataremos explícitamente el término de movilidad al sistema de transporte público en el cantón La Libertad de la provincia de Santa Elena.

Así como las personas tienen derecho a trasladarse a diferentes lugares, las personas con discapacidad no son la excepción, puesto que ellos también tienen la necesidad de ir a lugares importantes como hospitales, centros de rehabilitación, de recreación, instituciones educativas para cumplir con sus obligaciones y demás actividades, sin embargo la movilidad para ellos no ha existido en nuestra sociedad hasta la actualidad, esto quiere decir que han sido excluidos y no son considerados en el desarrollo físico-social, local y nacional.

Para que este grupo de personas que utilizan bastón, silla de ruedas, muletas y/o diferentes implementos acorde a su discapacidad, necesitan obligatoriamente de un transporte público apropiado y accesible para dirigirse a su destino dentro y fuera de la ciudad, pero como actualmente no existe este sistema de transporte, buscan la manera de hacerlo, arriesgando incluso su vida y la de sus familiares.

La exclusión social minimiza o restringe la vinculación de las personas en las actividades normales de un ser humano y las ayudas sociales a las que pueden tener acceso, mientras que la inclusión social da cabida a que el ciudadano vulnerable tenga la oportunidad de gozar de servicios y oportunidades que les permita desarrollar y fortalecer sus capacidades y talentos.

### **1.1.3.3. PROBLEMAS EN LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE**

Un transporte es accesible cuando permite que toda persona con o sin discapacidades pueda hacer uso del mismo, satisfaciendo sus necesidades y deseos de traslado de manera independiente y autónoma.

**“La falta de accesibilidad implica marginación y pérdida de calidad de vida para cualquier persona, pero es indudable que las personas con discapacidades serán las más afectadas ante su ausencia o inaccesibilidad”.** (IMSERSO, 2002, pág. 21)

El sistema de transporte no es totalmente accesible por la existencia de varios obstáculos que impiden que muchos ciudadanos incluyendo a las personas con discapacidad accedan al servicio, entre los obstáculos podemos visualizar: las inadecuadas paradas de buses, la desorganización de choferes y pasajeros, el cobro del pasaje y el propio medio de transporte.

Las autoridades a quienes compete la planificación estructurada y aplicación del correcto funcionamiento del servicio de transporte público

acorde a lo establecido dentro del territorio ecuatoriano, obvian la ley, y dificultan en mayor medida a este grupo de personas vulnerables, al permitir que existan más barreras de inaccesibilidad sumando las malas condiciones que presentan los medios de transporte.

De este modo se pueden diferenciar:

- La ausencia de vehículos de transporte adecuados que cumplan las características relativas a la accesibilidad.
- Inobservancia de la normativa, por parte de las autoridades y Consorcio de Transporte.

#### **1.1.4. MARCO LEGAL**

A nivel nacional e internacional son muchos los países que están comprometidos con el tema de discapacidad y todo lo relacionado a ella, en busca de hacer frente a los desafíos que ésta implica dentro de la sociedad para lograr un cambio positivo y permanente.

Cabe destacar que el proceso para que se reconozcan a las personas con discapacidad como ciudadanos con derechos, ha sido lento y con muchos inconvenientes, sin embargo en las últimas décadas se han podido establecer normas y leyes a su favor para alcanzar el buen vivir.

#### 1.1.4.1. ANÁLISIS DE LAS NORMAS APLICABLES

##### 1.1.4.1.1. CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad que fue organizada por la OEA (Organización de Estados Americanos) fue adoptada por el estado ecuatoriano el 30 de marzo del 2007, la Asamblea Nacional la ratifica en el 2008 y en mayo del mismo año mediante Registro Oficial No. 329 se hace ley oficial, y como instrumento internacional se pactan las obligaciones que tienen los estados partes para promover, cumplir y proteger los derechos de las personas con discapacidad, así como invalidar normas, costumbres, leyes y otros que ejerzan actos discriminatorios.

Dentro de los 105 derechos acordados y reconocidos que se relacionan al trabajo de investigación están:

El **artículo 3**, que corresponde a los **Principios generales**, donde se hace hincapié a que las personas con discapacidad son dignas de ser tratadas con respeto, autonomía e independencia y ser aceptadas sin discriminación en todo ámbito social, económico y cultural, además en el **literal f** del mismo artículo se puntualiza sobre su derecho a la accesibilidad como término universal.

En el **artículo 9**, donde se abarca todo lo relacionado a la **Accesibilidad**, se indica que son los Estados Partes los responsables de que se dé cumplimiento con lo establecido en esta convención, detallando varios literales que estipulan que se debe asegurar el acceso de las personas con discapacidad **al transporte**, al medio físico e instalaciones

públicas o privadas, las telecomunicaciones y demás tipos de servicios ya sea con algún tipo de asistencia si fuera necesaria, sobretodo porque el sistema de transporte público es de competencia gubernamental.

#### **1.1.4.1.2. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

La Constitución es clara en sus artículos 47 numeral 10 y 48 numerales 1 y 7, en el cual ,enfocándose en los derechos de las personas con discapacidad, se deben adoptar las medidas que garanticen y procuren la igualdad de oportunidades e inclusión en los diferentes ámbitos socio-culturales, políticos y otros, como un ciudadano más, para que gocen de libre acceso a bienes y servicios sin la existencia de barreras físicas que impidan su normal desplazamiento, donde la transportación como parte de un servicio público importante fomenta la integración social y desarrollo económico de estas personas. Además, la misma ley estipula sanción a todo tipo de discriminación, maltrato o abandono por su condición de discapacidad.

#### **1.1.4.1.3. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO.**

Los principios a los que debe ajustarse el sistema de transportación pública, sea ésta urbana o rural, para brindar un servicio adecuado, eficiente, seguro que cumpla con los parámetros y requerimientos que garanticen la accesibilidad de personas con o sin discapacidad, se mencionan en los artículos 3 y 47 de esta ley entre los que tenemos la universalidad, equidad, responsabilidad y demás principios aplicables.

Las unidades del sistema de transporte público deben disponer de los espacios adecuados, ofreciendo facilidad, comodidad, asistencia preferente a este grupo de personas, cumpliendo con los estándares

técnicos de infraestructura vehicular que permitan la libre accesibilidad y cobertura a sus necesidades, siendo la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) y los GADs (Gobiernos Autónomos Descentralizados) los entes reguladores para el acatamiento de estas normas, como lo exponen los artículos 41, 42 y 299 del Reglamento.

#### **1.1.4.1.4. CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.**

La planificación, construcción y mantenimiento de las vías en el sector urbano, así como la programación, regulación, control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro de una jurisdicción local, es de total competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales, tal como lo indica el artículo 55 en sus literales c) y f); así también lo estipula el artículo 130 de la misma ley, aunque además señala que cada cantón podrá definir su mejor modelo de gestión acorde a sus competencias.

#### **1.1.4.1.5. LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES Y SU REGLAMENTO**

Esta ley hace hincapié a la observancia de los derechos y beneficios de las personas con discapacidad, con respecto a la accesibilidad al transporte público, es el **artículo 60** que menciona que las entidades competentes son las que deben evaluar y verificar el debido cumplimiento de las Normas INEN en las unidades de transporte, antes de otorgar los permisos que avalen su operación y circulación como tal, puesto que están obligados a garantizar el acceso apropiado y seguro, sin embargo al no cumplir con lo antes señalado estarán sometidos a sanciones.

El Reglamento a esta ley, en su artículo 13, faculta a los gobiernos autónomos descentralizados y autoridades competentes en materia de transporte terrestre para que, previo a los estudios de necesidad y planificación de ordenamiento territorial, establezcan que por cooperativa deben contar con al menos un bus o el 2% de unidades accesibles para personas con discapacidad, tomando en consideración el porcentaje poblacional.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO METODOLÓGICO**

La investigación está orientada a reflejar la realidad existente en la sociedad, en relación a la accesibilidad para las personas con discapacidad, en contraste a lo estipulado en las leyes vigentes ecuatorianas y convenciones internacionales.

#### **2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

Para éste trabajo de campo se utilizó variables de cálculo tales como el número de discapacitados del cantón La Libertad, sus condiciones económicas.

Las personas con discapacidad que accedieron a realizar la evaluación, pertenecen a la clase social media y baja, entre los que están menores de edad, jóvenes, adultos y adultos mayores, muchos de ellos dependientes de familiares.

Esta situación existente en la actualidad no ha generado ningún tipo de interés, ni cambios por parte de las autoridades de turno, en acatar a la ley y formular e implementar medidas eficaces que permitan la inclusión social y progreso de las personas con discapacidad en las actividades socio-económicas, culturales, de ocio y movilidad.

## **Modalidad de la Investigación**

El trabajo investigativo se realiza bajo la modalidad de campo que está orientado al análisis, descripción y posterior propuesta para solucionar el problema existente, que les permita alcanzar el buen vivir en todos los aspectos posibles, que como derecho poseen las personas con discapacidad.

A través de este trabajo se busca concientizar a las partes involucradas de tal manera que se mejore el servicio de transportación pública, con la implementación de infraestructura adecuada en los buses que permita una verdadera accesibilidad para este grupo de personas pertenecientes al cantón La Libertad de la Provincia de Santa Elena.

## **Tipo de investigación**

### **La metodología cuantitativa**

Todas las personas sin excepciones tienen derecho a la libre circulación, movilidad y accesibilidad, este derecho ha sido el principio fundamental que nos ha enfocado a realizar este proyecto para la creación de un modelo de ordenanza para el cantón La Libertad, en la cual se incluirán los derechos basados en este principio, acorde a las leyes nacionales actuales, en beneficio del ciudadano libertense con discapacidad física, que corresponden al 0,053% (2102 personas) de los 95942 habitantes censados.

Tanto en las áreas centrales como en las periféricas del cantón La Libertad, se ha evidenciado el problema a fondo, donde cientos de personas con discapacidad necesitan movilizarse a diario por motivos laborales, de salud, ocio y otras actividades, muchas veces no logran sus objetivos a causa de la falta de transportación adecuada que les permita su acceso, son muy pocas las personas que con ayuda logran tomar un bus y eso si éste se detiene, vulnerando así sus derechos constitucionales.

### **Investigación descriptiva**

La investigación descriptiva ha permitido establecer la extensión territorial para acceder a cada uno de sus barrios y determinar el número de personas con discapacidad que en ellos habitan y verificar qué cooperativas ingresan para hacer su recorrido habitual.

### **Barrios del cantón “La Libertad” con personas con discapacidad**

**Tabla 6**

<b>CENTRALES</b>	<b>PERIFÉRICOS</b>
La Carioca	Sixto Chang
La Caleta	Velasco Ibarra
Chang	La Propicia
La Esperanza	General Enriquez Gallo
18 de Mayo	Vírgen Del Carmen

**Fuente:** La Observación en el cantón La Libertad

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Las etapas a realizar para el monitoreo y medición de constará de las siguientes fases:

**FASE DE PREPARACIÓN:** Se elaborarán los instrumentos a utilizar para la recolección de información y medición de resultados del proyecto con las personas involucradas como: personas con discapacidad, profesionales del volante en buses, instituciones públicas relacionadas al tema. Los instrumentos a utilizar son: ***encuestas, entrevistas y guías de observación.***

Los métodos cuantitativos y cualitativos son los utilizados para la investigación, tomando en consideración la naturaleza de la misma en referencia a las personas en estudio.

**FASE DE EJECUCIÓN:** Se emplearán los instrumentos antes mencionados a los actores del proyecto, definiendo un tiempo de aplicación.

**FASE DE CLASIFICACION DE RESULTADOS:** Se tabularán las encuestas realizadas, las entrevistas serán sistematizadas y se realizará el análisis de las observaciones hechas. En los anexos estarán adjuntos los formatos utilizados para la recolección de información.

**FASE DE PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y ANÁLISIS:** Para presentar los resultados del presente trabajo se efectuará la operación de variables para así obtener los indicadores requeridos. Una vez tabuladas las encuestas, se aplicará la fórmula porcentual para determinar un total relativo representándolo gráficamente, luego procederemos al análisis situacional.

## **2.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

### **Población.**

En este trabajo de investigación, la población considerada para el estudio es la del Cantón La Libertad, la misma que presenta 2,102 personas con discapacidades según resultados obtenidos por el censo del INEC en el año 2010.

*$N = Población = Discapacitados del Cantón La Libertad = 2102$*

*$E = Nivel de error = 5\% = 0.05$*

### **Muestra**

Debido a la densidad poblacional, es necesario realizar el estudio en los lugares estratégicos que la representen, es decir, que abarque en lo posible las características que permitan seleccionar las unidades poblacionales de donde se requerirá información para interpretar los resultados y apreciar los parámetros que determinarán la aplicabilidad de la propuesta.

### **Cálculo de la muestra**

Para obtener el tamaño de la muestra se considera lo siguiente:

El tamaño de la muestra = Número de personas a encuestar

La unidad de la muestra = Quienes serán encuestados.

De acuerdo a la información recolectada en la investigación, se utilizan los siguientes datos para totalizar la población a encuestar, este resultado nos ayuda a proyectar la demanda de 2102 ciudadanos y para esto se utilizará la fórmula siguiente:

$$n = \frac{N(p \cdot q)}{(N-1)(e/k)^2 + p \cdot q}$$

Lo cual se explica de la siguiente manera:

**n** = tamaño de la muestra

**N** = tamaño de la población

**e** = error admisible

**k** = 2

**p** = posibilidades de éxito

**q** = posibilidades de fracaso

Calculando con los siguientes valores:

**N** = 2102

**e** = 0.05

$$k = 2$$

$$p = 0.5$$

$$q = 0.5$$

Cálculo del tamaño de la muestra:

$$n = \frac{N(p \cdot q)}{(N-1)(e/k)^2 + p \cdot q} = \frac{2102(0.5)(0.5)}{(2102 - 1)(0.05/2)^2 + 0.5 \cdot 0.5} = 336,18$$

El resultado de la muestra da como resultante: 336,18

## **Instrumentos de Investigación**

### **Guía de Observación**

La guía de observación fue formada tomando en cuenta los parámetros a evaluar, esto quiere decir la cantidad de buses de transporte público inaccesibles para las personas con discapacidad existentes en el cantón La Libertad de la provincia de Santa Elena, la frecuencia con la que los discapacitados necesitan utilizar el servicio de transportación pública.

## **Encuesta**

La guía de encuesta ha sido elaborada con el objetivo de valorar la propuesta de dar cumplimiento a la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento del acceso al transporte público de los discapacitados físicos en el cantón La Libertad.

Han sido varios los aspectos analizados a través de ésta guía, como el rango de edades entre las que oscilan las personas con discapacidad, su género y su tipo de discapacidad.

También se evidencia el desconocimiento de algunos de sus derechos como el de registrarse en la institución correspondiente, a no ser discriminados, los beneficios que le otorga el estado ecuatoriano y su derecho a la accesibilidad como persona con discapacidad física.

**Ver Anexo 1**

## **Entrevista**

La entrevista se ha elaborado con la finalidad de conocer los puntos de vista desde la perspectiva de autoridades y personas involucradas al tema, también para determinar cuánto conocimiento poseen sobre las leyes nacionales y locales, que otorgan derechos y beneficios a los grupos vulnerables, de atención prioritaria, como lo son las personas con discapacidad.

La entrevista se realizó en tres días distintos en jornada laboral, un día fue asignado para cada entrevistado, quienes accedieron a la misma en sus lugares de trabajo de manera cordial. Las personas elegidas para el desarrollo de la entrevista fueron: un chofer profesional de la Cooperativa SALISEL, un representante de la Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Santa Elena y un representante del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón La Libertad. **Ver Anexos 2.**

## **PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN**

La presente trabajo investigativo se efectuó bajo varios contexto, tomando en consideración aspectos importantes como la economía de las personas con discapacidad física, residentes en el cantón La Libertad, los gastos que genera su movilidad, la falta de transportación pública accesible, el desconocimiento e ignorancia por parte de las autoridades de turno, dejando en claro que aún no se cubren la demanda de necesidades para este grupo de personas.

## PERFIL DE LAS PERSONAS A SER ENTREVISTADAS

Tabla 7

No.	NOMBRE	CARGO	INSTITUCIÓN
1	Alberto Del Pezo	Chofer profesional	Cooperativa Salisel
2	Fátima París	Director	Agencia Nacional de Tránsito – Prov. Santa Elena
3	Jazmín Sanguña	Concejala	GAD La Libertad

**Fecha:** 8 de diciembre de 2014.

**Autor:** Ray Javier Veas Alcívar

## CAPÍTULO III

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### 3.1. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA OBSERVACIÓN

##### Resumen de resultados de la observación

Tabla 8

No.	COOPERATIVA	BUSES	BUSES ACCESIBLES	HORARIO
1	SALISEL	20	0	6:30 am – 19:00 pm
2	HORIZONTE PENINSULAR	28	0	6:30 am – 19:00 pm

**Fuente:** La Observación de los buses de cooperativas

**Elaborado por:** Ray Veas Alcívar

Observando en las estaciones de las cooperativas de buses que recorren el cantón La Libertad, obtuvimos como resultado que son 2 las cooperativas principales que realizan las diferentes rutas en los barrios centrales y periféricos a partir de las 6:30 hasta las 19:00, La Cooperativa Salisel S.A. que tiene aproximadamente 20 buses activos y la Cooperativa Horizonte Peninsular con 28 buses operativos, evidenciando que ninguna de las unidades están aptas para brindar un servicio accesible para las personas con discapacidad física, a pesar de que sólo en el cantón existen 2102 ciudadanos bajo esta condición, que necesitan movilizarse.

### 3.2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA

#### Presentación de datos y resultados

Realizadas las 336 encuestas, se pudo obtener puntos de vista, datos numéricos, información de las personas con discapacidad física que habitan en el cantón La Libertad, la misma encuesta consta de 15 preguntas mixtas (abiertas y cerradas) que se muestran a continuación con sus respectivas tablas y gráficos estadísticos.

#### ¿Qué edad tiene usted?

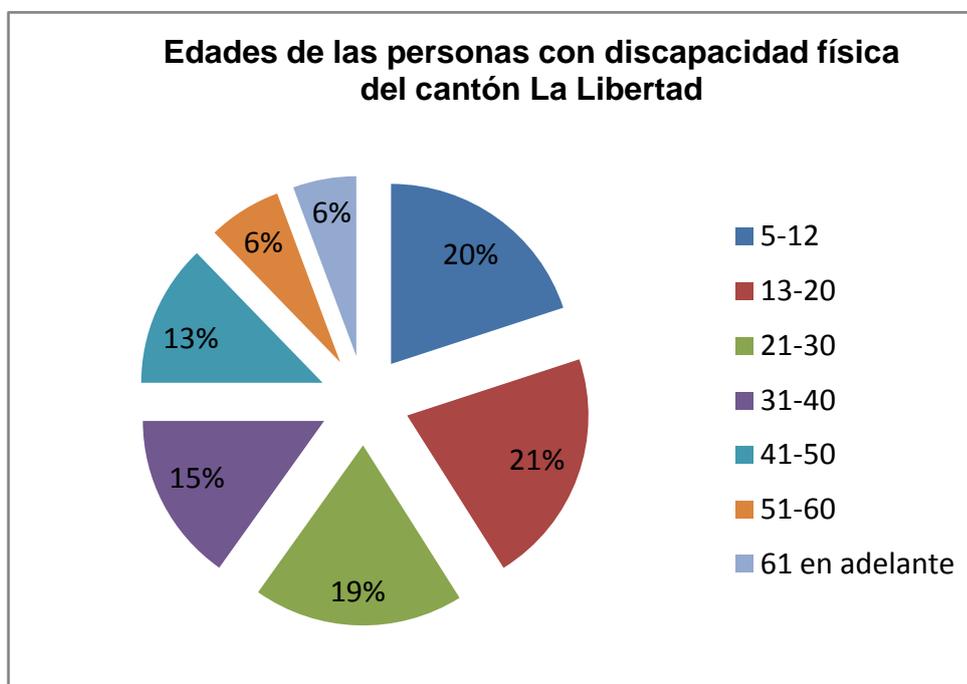
Tabla 9

Rango de edades	Cantidad	Porcentaje
5-12	67	20 %
13-20	71	21 %
21-30	63	19 %
31-40	51	15 %
41-50	43	13 %
51-60	22	6 %
61 en adelante	19	6 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 1**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

La encuesta realizada a las personas con discapacidad en el cantón La Libertad, demuestra que el 21% de las personas encuestadas se encuentran en el rango de edad de 13-20 años, seguido por el 20 % que tienen entre 5-12 años, mientras que el 19% son personas entre 21-30 años, el 15% corresponde a personas de entre 31-40 años, con el 13% están entre los 41-50 años, el 6% comprende a personas entre 51-60 años y el 6% restante que son las personas de 61 años en adelante.

**Usted es:**

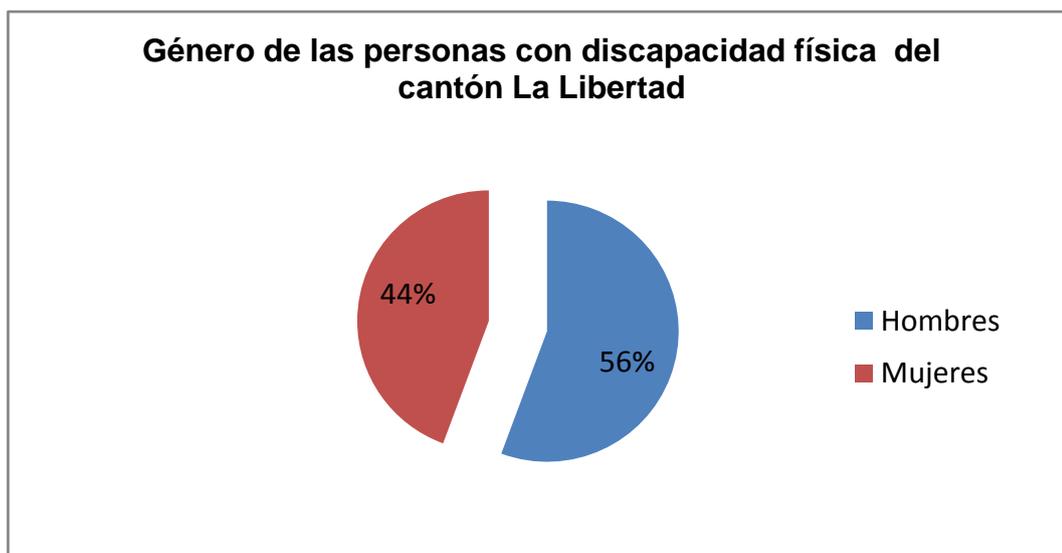
**Tabla 10**

<b>Género</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Porcentaje</b>
Hombre	187	56 %
Mujer	149	44 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 2**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

De los resultados en lo referente al género de la personas que tienen discapacidad física, se obtuvo que un 56% son hombres y el 44% mujeres, evidenciando que la discapacidad afecta tanto a hombres como mujeres en esta parte del sector peninsular, cantón La Libertad, a quienes en su mayoría han discriminado y aislado de la sociedad.

### ¿Qué otra de discapacidad posee?

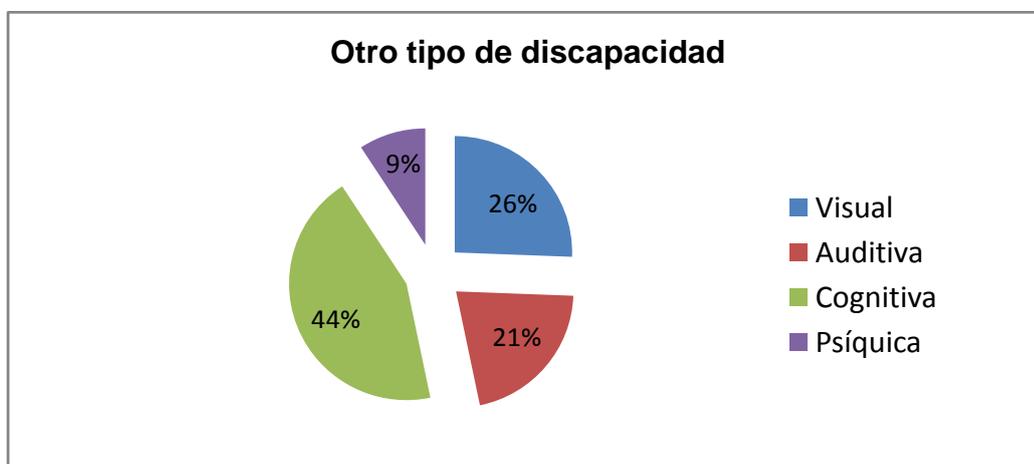
Tabla 11

Género	Cantidad	Porcentaje
Visual	86	13 %
Auditiva	71	9 %
Cognitiva	148	19 %
Psíquica	31	9 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Personas encuestadas

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

Gráfico 3



Fuente: Personas encuestadas

Elaborado por: Ray Javier Veas Alcívar

En esta pregunta podemos denotar que aparte de la discapacidad física que tienen estas personas, también adolecen de otro tipo de discapacidad, prevaleciendo aquellos ciudadanos que tienen discapacidad cognitiva con el 44 %, el 26% con discapacidad visual, el 21% con discapacidad auditiva y el 9% con discapacidad psíquica.

### Su discapacidad es por causa:

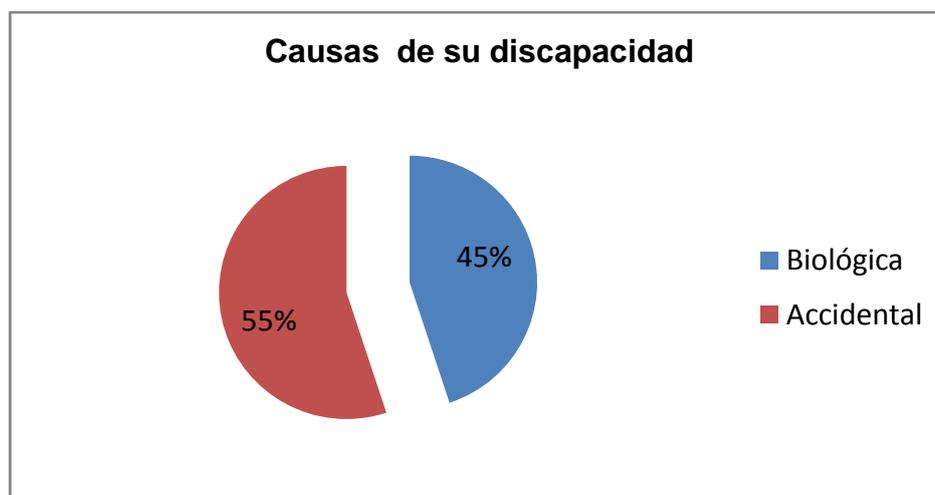
Tabla 12

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Biológica	151	45 %
Accidental	185	55 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas con discapacidad física del cantón La Libertad

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Gráfico 4



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

La quinta pregunta referente a las causas u origen de la discapacidad que poseen las personas encuestadas, se puede observar que el 55% de ellas han adquirido la discapacidad de forma accidental, el 45% respondieron a que su discapacidad es de origen biológico porque en la etapa prenatal o de gestación la madre a pasado por enfermedades infecciosas, virales, medicamento contraindicado o por el factor genético.

### ¿Ha sido víctima de discriminación? ¿De qué manera?

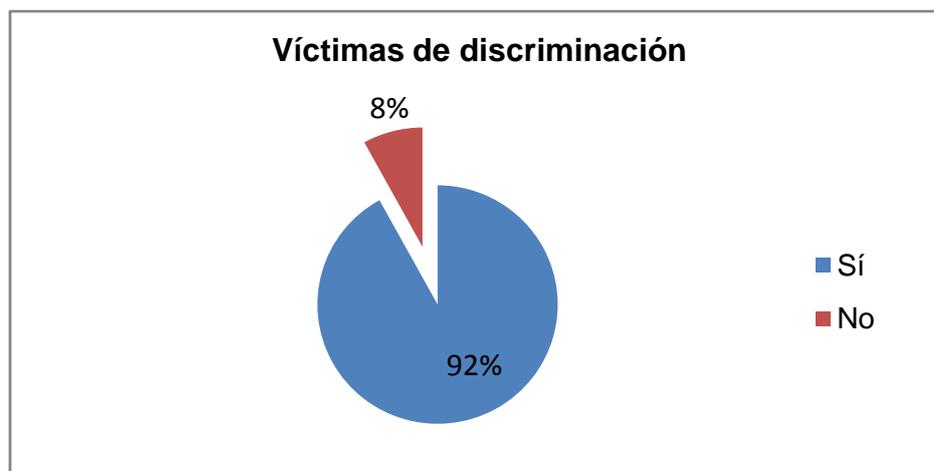
**Tabla 13**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Si	309	92 %
No	27	8 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 5**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Nuestra sociedad aún no despierta hacia los plenos derechos de la igualdad y la equidad, en la actualidad se sigue discriminando a las personas cuando tiene alguna discapacidad, cuyo reflejo se nota en el 92% de ciudadanos encuestados que han sido víctimas de discriminación en varios aspectos y circunstancias, apenas un 8% manifiestan no haber sido discriminados.

**¿Se encuentra registrado en el CONADIS o en La Secretaría Técnica de Discapacidades?**

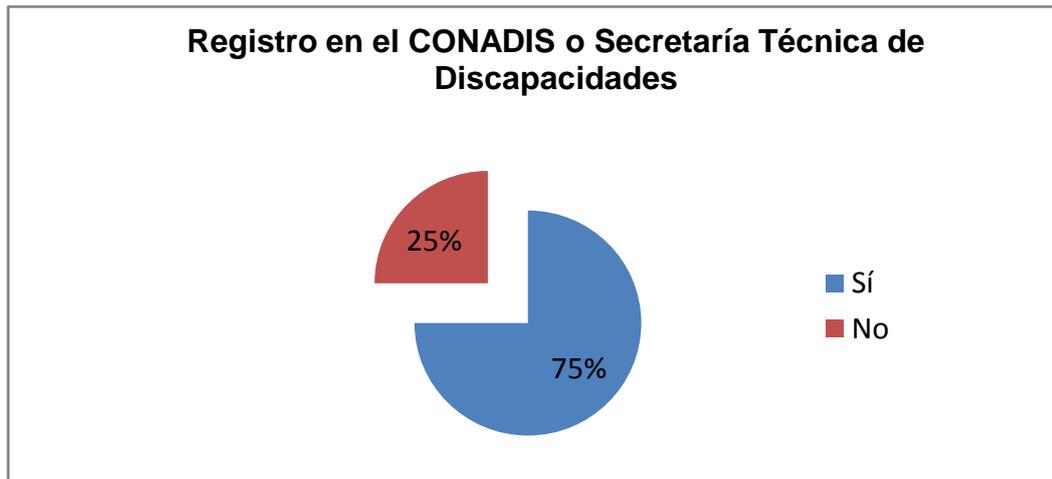
**Tabla 14**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Si	252	75 %
No	84	25 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 6**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Las personas con discapacidad encuestadas han dado los motivos por los cuales están o no en la base de datos, así tenemos que el 75%, sí acudieron a las oficinas personalmente (acompañados de un familiar) a registrarse, otras a través por censo, mientras que el 25% de ellos respondieron negativamente, debido al desinterés o desinformación de sus propios familiares.

## ¿Con qué frecuencia sale de su casa?

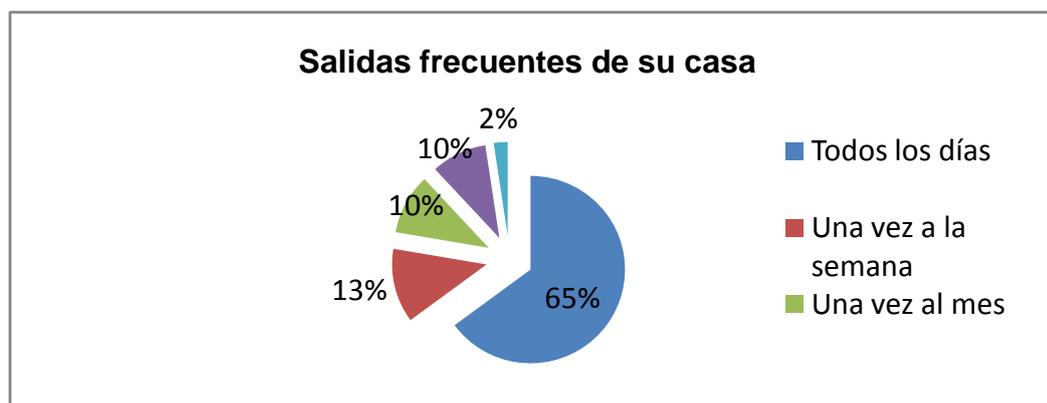
Tabla 15

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Todos los días	218	65 %
Una vez a la semana	43	13 %
Una vez al mes	35	10 %
Rara vez	32	10 %
Nunca	8	2 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Gráfico 7



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Un 65 % de las personas con discapacidad física manifiesta que todos los días necesitan salir de su casa por diferentes razones, el 13 % sale una vez a la semana, el 10% sale una vez al mes, otro 10 % sale rara vez y tenemos un 2% que nunca sale.

**¿Cuáles son los motivos por los que suele salir de su casa?**

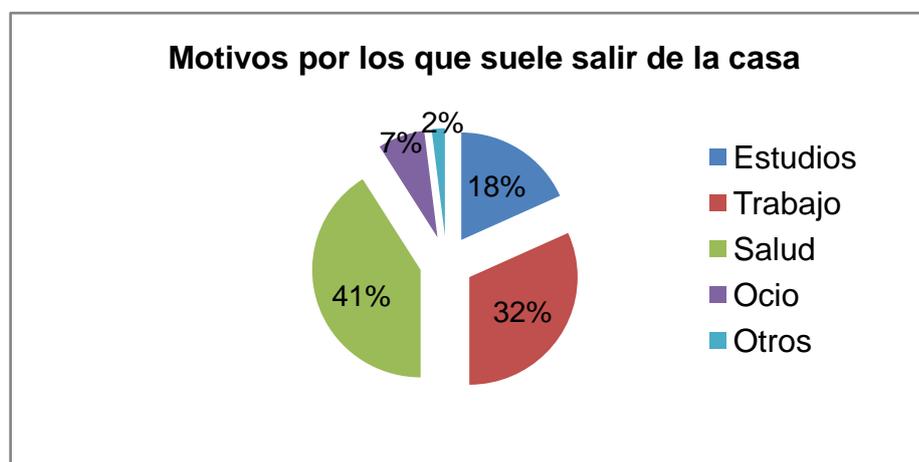
**Tabla 16**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Estudios	65	18 %
Trabajo	113	32 %
Salud	146	41 %
Ocio	25	7 %
Otros	7	2 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 8**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Se puede deducir que motiva a que ejerzan su derecho a la movilidad y así tenemos que en mayor número lo hacen por salud 41%, el 32% por trabajo, el 18% por estudios, el 7% por ocio y el 2%.

**¿Piensa usted que como persona con discapacidad física, tiene muchos obstáculos a la hora de moverse dentro de la ciudad?**

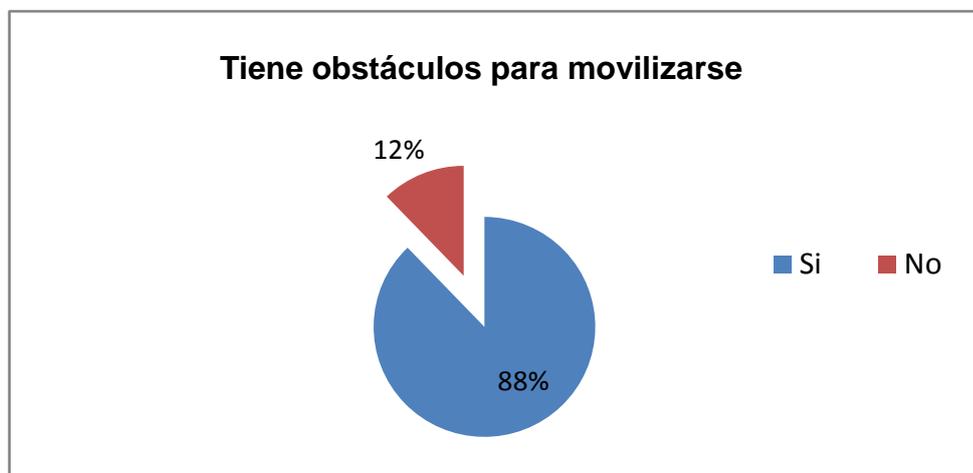
**Tabla 17**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Sí	295	88 %
No	41	12 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 9**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

En su mayoría, las personas con discapacidad han tenido problemas e inconvenientes para poder moverse en la ciudad, obteniendo un porcentaje del 88% de quienes responden afirmativamente, por la falta de infraestructura arquitectónica en edificios, aceras, paradas y unidades de transporte, etc., mientras un 12% de ellas respondieron negativamente porque no salen con regularidad a realizar alguna actividad.

**¿Deberían las autoridades competentes, implementar paradas de buses accesibles para las personas con discapacidad física?**

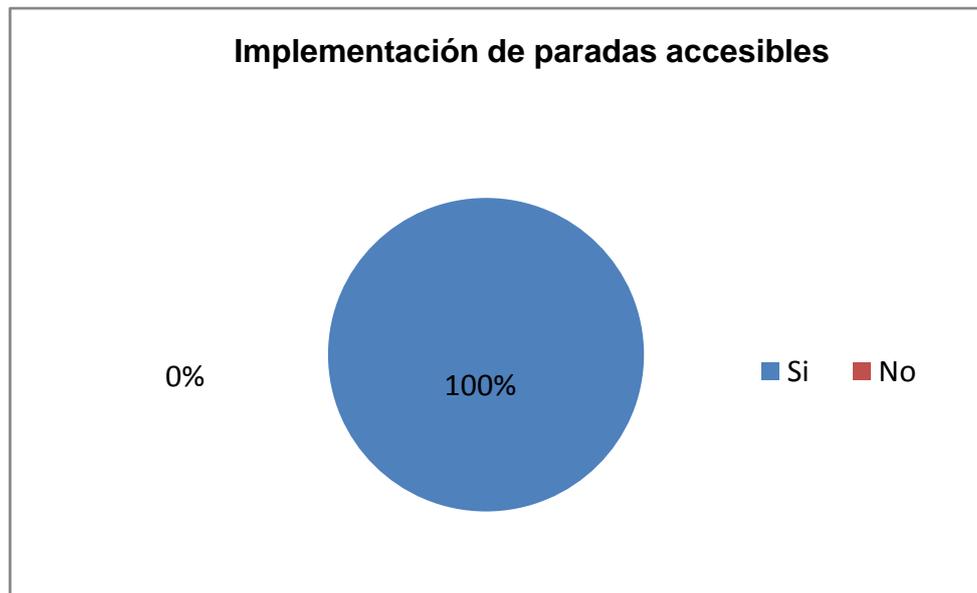
**Tabla 18**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Sí	336	100 %
No	0	0 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 10**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Para que exista una excelente movilidad de las personas con discapacidad física, es necesario que las paradas de buses deben ser adecuadas para esta población, así es el sentir de los encuestados que coinciden positivamente en un 100% de la respuesta.

### ¿Qué tipo de transporte utiliza para movilizarse de un lugar a otro?

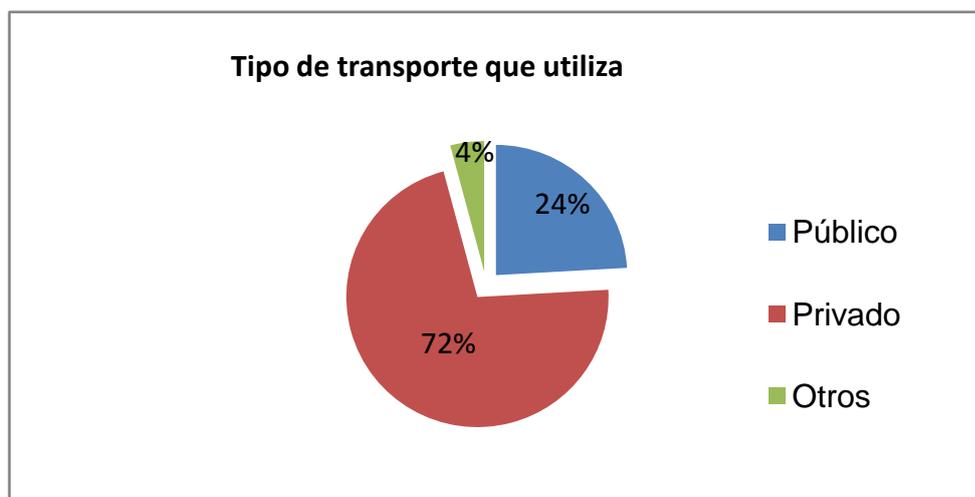
Tabla 19

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Público	81	24 %
Privado	241	72 %
Otros	14	4 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Gráfico 11



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

En este caso y en base a las respuestas a la pregunta 11, concedidas por las personas con discapacidad física, obtuvimos que el 72% de ellas utiliza transporte privado, ante el 24% de personas que utiliza el transporte público, mientras el 4% de los encuestados utilizan otro tipo de transporte, prevaleciendo su preferencia por un transporte particular por la comodidad muy a pesar de los costos.

### ¿Ha tenido problemas al utilizar los medios de transporte público?

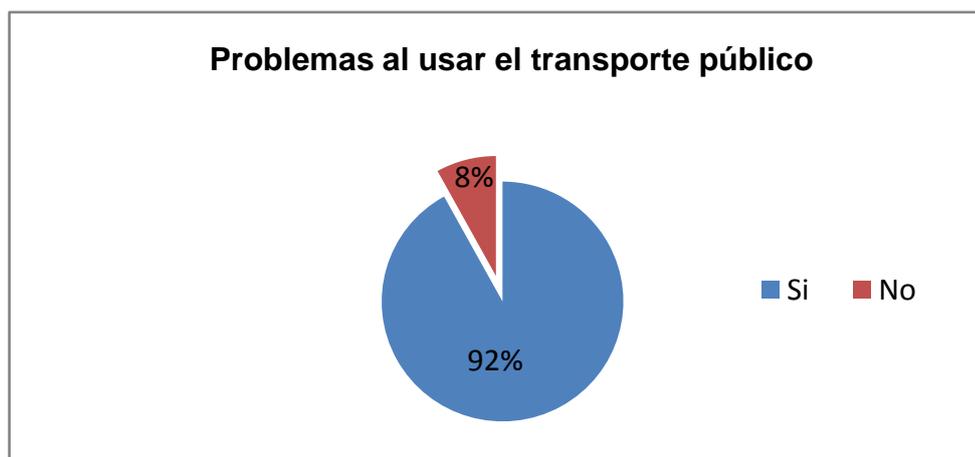
**Tabla 20**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Si	309	92 %
No	27	8 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 12**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Sobre los problemas al usar el transporte público, el 92% de las personas con discapacidad física encuestadas, responde afirmativamente en haber pasado y pasar por varios problemas al utilizar un medio de transporte público, al no existir una solución efectiva, mientras que el 8% no ha tenido estos problemas porque prefieren movilizarse de otra manera.

**¿Cree usted que las autoridades locales y los directivos de las cooperativas de transporte se preocupan por brindar un servicio accesible a las personas con discapacidad física?**

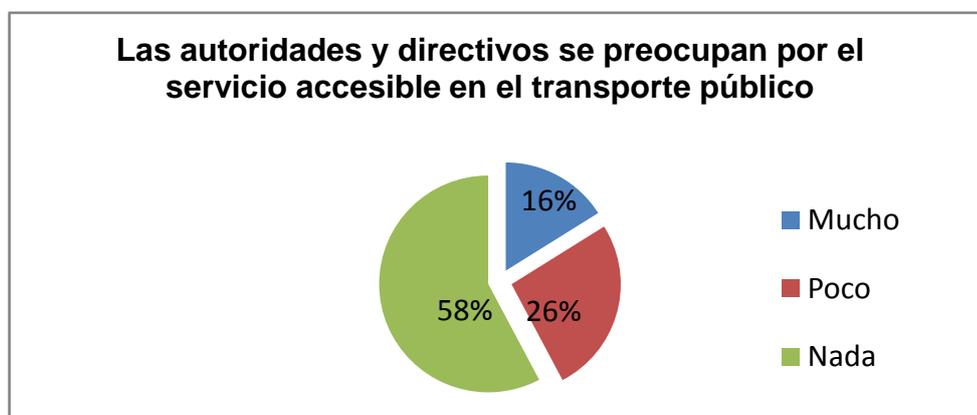
**Tabla 21**

<b>Descripción</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Porcentaje</b>
Mucho	54	16 %
Poco	88	26 %
Nada	194	58 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 13**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

El 58% de las personas encuestadas se inclinan a decir que las autoridades locales y directivos de las cooperativas de transporte no se preocupan por brindar un servicio accesible a las personas con discapacidad física, el 26% dice que se preocupan poco y el 16% restante afirma que sí se preocupan.

**Según su opinión, deberían los gobiernos autónomos descentralizados intervenir y ser parte de la solución al problema de accesibilidad en el sistema de transporte público?**

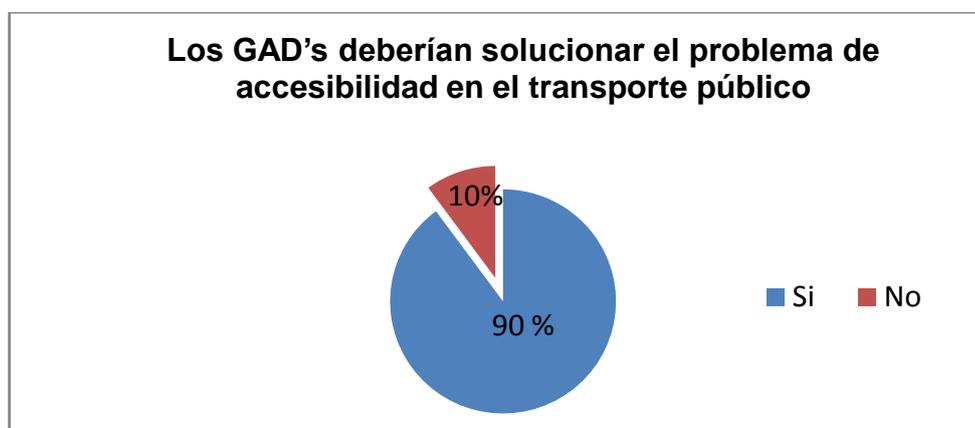
**Tabla 22**

Descripción	Cantidad	Porcentaje
Si	302	90 %
No	34	10 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 14**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Las opiniones recogidas como resultado de la pregunta 14, nos muestra que el 90% de las personas encuestadas, confirman que el Gobierno Autónomo Descentralizado debería intervenir y proponer soluciones al problema de accesibilidad en el sistema de transporte público cantona, a pesar de esto el 10% de ellos manifiesta que no es su competencia.

**¿Considera necesaria la adquisición de buses óptimos y accesibles para las personas con discapacidad física?**

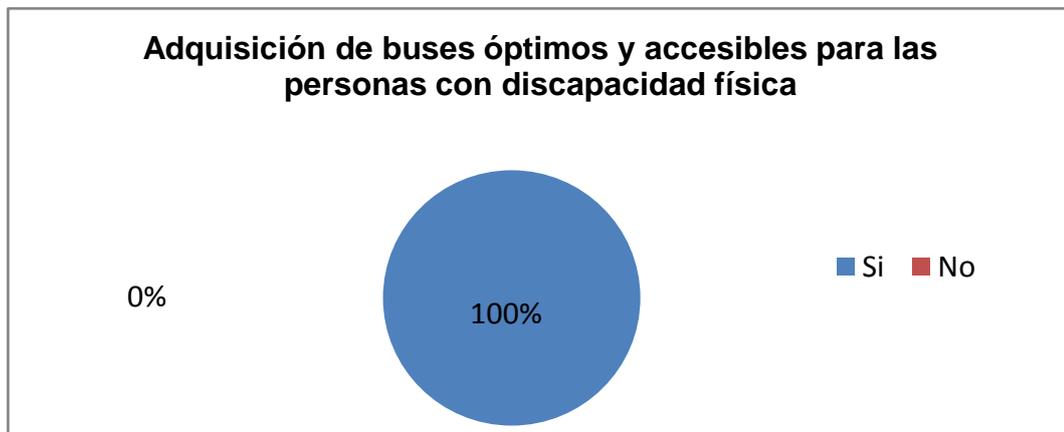
**Tabla 23**

<b>Descripción</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	336	100 %
No	0	0 %
<b>TOTAL</b>	<b>336</b>	<b>100 %</b>

**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

**Gráfico 15**



**Fuente:** Personas encuestadas

**Elaborado por:** Ray Javier Veas Alcívar

Mediante la pregunta 15, se demuestra que el 100% de personas con discapacidad física encuestadas, están totalmente de acuerdo en que se adquieran los buses adecuados y accesibles para ellos, porque de esa manera se resuelve su problema de movilidad y se los estaría incluyendo socialmente. Muchos opinan que la unión interinstitucional podría permitir que esto se cumpla.

### **3.3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENTREVISTA**

Al reunir toda la información que generó la entrevista al Sr. Alberto Del Pezo como profesional del volante de la cooperativa SALISEL, a la C.P.A. Jazmín Sanguña Zambrano como concejal y representante del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón La Libertad, y a la Ing. Fátima Paris como Directora de la Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Santa Elena, se pudo concluir que existen la falta de conocimiento de ciertas autoridades sobre la aplicación de las leyes que le competen, también la falta de presupuesto y coordinación con todos los involucrados para empezar a mejorar la condición y calidad de vida de las personas con discapacidad física en el ámbito de transportación, a pesar de estar en vigencia las leyes que amparan su cumplimiento.

### **3.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **CONCLUSIONES**

Con el estudio realizado a través de la guía de observación, encuestas, entrevistas se han podido conocer las diferentes opiniones y realidades de los ciudadanos con discapacidad, de ciertas autoridades públicas y profesional del volante en buses, llegando a concluir que:

Es poco lo que las autoridades locales cantonales han hecho en éste ámbito de inclusión social, el problema se observa a simple vista, se vive diariamente, con la infraestructura inadecuada de las unidades de transporte público urbano y lamentablemente no existen proyectos ni planificaciones recientes y futuras enfocadas a este fin.

Las Instituciones Públicas locales y cantonales, en este caso la Agencia Nacional de Tránsito provincial de Santa Elena y el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón La Libertad no están haciendo respetar el derecho a la inclusión, accesibilidad y movilidad que les corresponde a estos ciudadanos como personas con discapacidad; de tal manera que, muchos de ellos están excluidos en gran parte del ámbito social, político, cultural porque no cuentan con las garantías y seguridades que legalmente el estado les otorga.

La infraestructura de todo lo que implica el sistema de transporte público cantonal, no cumple con los estándares de calidad y seguridad que permitan la accesibilidad e incorporación a quienes posean discapacidad física, más bien las unidades de transporte público que operan en la actualidad, tienen un diseño anticuado, incómodo con obstáculos que impiden la accesibilidad normal, porque son muchas las personas con discapacidad que expresan su inconformidad y descontento, producto de sus vivencias diarias en las que deben enfrentarse a discriminaciones, limitaciones y obstáculos, que no se sienten atendidas por las autoridades de turno, por esto, tratan de resolver muchos de sus problemas y el de accesibilidad explícitamente a su manera, aunque implique arriesgar sus vidas.

## **RECOMENDACIONES**

Se sugiere a los directores de las cooperativas de transporte, autoridades de turno competentes al tema de transporte público, choferes y demás involucrados a que trabajen en conjunto, analizando, estudiando, proponiendo mejoras en el sistema de transporte público del cantón La Libertad, con el propósito que de alguna manera se mejore la calidad de vida de las personas con discapacidad, eliminando todas las barreras posibles y ofreciendo oportunidades.

La reestructuración y renovación de la infraestructura y del sistema de transporte público urbano cantonal de La Libertad, así como la adquisición de buses o unidades de transporte accesible, cómodo y seguro, enmarcarían el inicio de un proceso social inclusivo para con estas personas a nivel local y nacional.

Es importante tomar en consideración los testimonios de las personas con discapacidad que viven día a día con estos problemas, experimentar esta realidad, porque sólo así se podrá entender su postura y las necesidades que se deben atender, haciéndolos partícipes de las soluciones a implementar.

## **CAPÍTULO IV**

### **LA PROPUESTA**

#### **4.1. TÍTULO**

**“ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA DEL CANTÓN LA LIBERTAD”.**

#### **4.2. JUSTIFICACIÓN**

La presente propuesta es necesaria ya que se demuestra que la implementación actual de todo el sistema de transporte público que abarca paradas, aceras, veredas, buses y otras vías de acceso, no son las apropiadas para brindar un servicio de calidad a las personas con discapacidad, en su mayoría por el desconocimiento de las leyes que han sido creadas a su favor.

Es importante destacar que la realización de este estudio jurídico y social estimula a los involucrados y personas afectadas, así como a la sociedad a manifestarse directamente sobre el problema expuesto de manera especial quienes sufren constantemente el irrespeto de sus derechos en varios aspectos y específicamente en la accesibilidad.

La ordenanza propuesta, persigue con mucho interés el concretar el deseo los ciudadanos con discapacidad física y sus familiares, pertenecientes al cantón La Libertad de la provincia de Santa Elena, en la

ejecución de las normas constitucionales y demás leyes vigentes, que amparan en derecho a las personas con discapacidad ofreciendo movilidad y accesibilidad adecuada en los diferentes medios de transporte que prestan sus servicios en la ciudad, evitando de esta manera la violación a estos beneficios y la penalización por infringir la ley.

Las personas beneficiadas directamente con la presente propuesta serían los ciudadanos con discapacidad en especial quienes poseen discapacidad física, porque al tener las garantías y facilidades de poder transitar y movilizarse en un bus de transporte público dentro de la ciudad se les está brindando libertad y autonomía, del mismo modo los hace partícipes importantes en el desarrollo colectivo social.

#### **4.3. MODELO TEÓRICO DE LA PROPUESTA**

La razón por la que decidí realizar este proyecto investigativo es porque hay un índice considerable de personas con discapacidad física en nuestra provincia y cantón La Libertad específicamente y que a pesar de existir una Institución que vela por los derechos de este grupo vulnerable apegándose a las normativas legales nacionales como internacionales, aún existen Instituciones que hacen caso omiso a este problema de la sociedad, como es la de la transportación pública.

#### **Filosófico**

La discapacidad es parte fundamental de la condición humana porque a través de ésta refleja la limitación de la existencia del hombre en cuerpo y espacio, así como las imperfecciones que posee; sin embargo las

personas con discapacidad física que existen alrededor del mundo, así como nosotros, forman parte del presente en la sociedad, a pesar de su condición muchos poseen una muy buena capacidad intelectual, que permite su desarrollo productivo en cualquier ámbito, también poseen una alta sensibilidad que les permite percibir la esencia de los demás.

### **Psicológico**

En el ámbito psicológico se toma como referencia a que las personas con discapacidad física aportan experiencias desde sus actitudes y aptitudes como características de su naturaleza, objetivos y logros.

### **Sociológico**

Su protección e inclusión en la sociedad hace de ellos, personas productivas con ideas innovadoras que podrían efectuarse para conseguir una mejor calidad de vida, ya que demuestran una fácil vinculación con los demás.

### **Educativo**

Las personas con discapacidad presentan niveles de destrezas que se observan cuando desempeñan tareas, y se aprecia su conducta en áreas tales como laboral, interpersonal, comunicación y otras, demostrando su adaptabilidad, capacitación y orientación en el plano educativo.

## **Legal**

En el ámbito legal, el compromiso, responsabilidad y obligatoriedad que tienen las autoridades de turno competentes, de las instituciones públicas en hacer que se cumplan los derechos y deberes de las personas con discapacidad física contempladas en la Constitución, convenios y tratados internacionales, Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento vigente.

### **4.4. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA**

#### **Objetivo general**

Proponer que a las personas con discapacidad física, se les facilite la utilización del transporte público urbano, efectuando los requerimientos necesarios para obtener una accesibilidad efectiva para todos.

#### **Objetivos Específicos**

1. Plantear un nivel de concienciación adecuada entre conductores, y usuarios del transporte público que vean a la accesibilidad de las personas con discapacidad física como un derecho.
2. Establecer los artículos necesarios que determinen las obligaciones del conductor, oficial y usuarios en la accesibilidad de las personas con discapacidad física a los buses cantonales.

3. Colaborar en el cumplimiento de la normativa existente en todos aquellos aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad y el desarrollo de los servicios de transporte público.

#### **4.5. FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA**

La propuesta presentada busca el bienestar social, siendo factible ejecutarla para mejorar las condiciones de vida de las personas con discapacidad física, porque ayudaríamos a incorporarlas en la sociedad gracias a una ordenanza municipal que le otorgue libertad de desplazamiento con una correcta accesibilidad en el sistema de transporte público urbano en la ciudad de la Libertad.

#### **Financiera**

La propuesta es factible ejecutarla desde el aspecto Económico-financiero, ya que el analizar y discutir la aplicación de una ordenanza no implica gastos, más bien porque el investigador asume los gastos del estudio, por otra parte la ejecución en sí de la solución propuesta podría generar gastos a las instituciones partes ya que previo a una planificación de ordenamiento territorial se establecerían los gastos de adecuación, infraestructura y adquisición para mejorar el sistema de transporte público urbano.

## **Legal**

La propuesta mantiene su factibilidad legal en el acatamiento a la Constitución de la República del Ecuador, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, su Reglamento, en la Ley Orgánica de Discapacidades, y su Reglamento que establecen todo lo relacionado a la accesibilidad y otras normas vinculadas, para las personas con discapacidad.

## **Técnica**

El gobierno sustenta y financia a la mayoría de instituciones públicas, además los Gobiernos Autónomos descentralizados réditos por los diferentes impuestos que cobran, por lo tanto, éstas entidades cuentan con recursos económicos, humanos, técnicos que faciliten el trabajo de reestructuración e implementación.

## **Recursos humanos**

Desde el ámbito organizacional, la propuesta es ejecutable, por cuanto el GAD Cantonal de la Libertad, cuenta con la infraestructura adecuada para ejecutar la propuesta de Ordenanza Municipal como solución a la problemática presentada; vinculando a las demás autoridades de las diferentes instituciones del Estado, con quienes se coordinará de manera organizada el trabajo en conjunto.

## **Política**

La factibilidad Política de la presente propuesta es evidente porque coincide con los lineamientos jurídicos de la normativa ecuatoriana, a favor de las personas con discapacidad establecidos en varios artículos de las Constitución y demás leyes, además existe el compromiso de las Autoridades del cantón La Libertad, para mejorar el acceso a la transportación pública.

### **4.6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA**

El concepto de accesibilidad al transporte para las personas con discapacidad física, en la actualidad ha generado una serie de investigaciones sobre el tema, con el propósito de que los usuarios no sientan lástima por ellos, sino solidaridad, respeto y que este grupo de discapacitados puedan incorporarse a la vida comunitaria mediante su participación directa como ciudadano pleno de derecho.

En nuestra Provincia de Santa Elena no existe normativa explícita sobre el comportamiento de los profesionales del volante en relación a la accesibilidad de los discapacitados; por tal razón esta propuesta va dirigida a mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad en los autobuses, a través de un cambio de actitud y comportamiento de los conductores hacia las personas con discapacidades.

Con la creación de esta Ordenanza para la accesibilidad de el transporte de las personas con discapacidad física, va a mejorar significativamente cumpliendo con la legislación actualmente vigente en

relación con el modo de conducción, el comportamiento de los conductores y oficiales, aspectos muy importante, y esta es una de las causas de los accidentes de tránsito, por lo tanto en uno de los literales de esta ordenanza es cumplir las normas de tránsito y circulación, la misma que ofrecerá un mayor grado de seguridad al sistema de transporte en su conjunto, suavizando las maniobras, disminuyendo la velocidad y evitando frenazos innecesarios.

Esta propuesta es de gran importancia para las personas con discapacidad física, quienes serán las beneficiadas y estarán seguras para pedir ayuda, bien con el desplazamiento del equipaje, con el funcionamiento de cualquier sistema mecánico o con la petición de información, para esto se trabajará conjuntamente con los señores transportistas y con la sociedad peninsular para que dejen de ser una barrera y se convierta en una gran oportunidad para estas personas vulnerables.

### **Juicios de expertos.**

Las personas con diferentes discapacidades de la Provincia de Santa Elena es realmente considerable, y todos ellos necesitan realizar trámites personales en las instituciones públicas, por lo tanto necesitan de una atención prioritaria, motivo por el cual necesitan del apoyo de toda la sociedad peninsular a fin de facilitar su acceso a estas entidades.

Lastimosamente nuestra sociedad aún vive bajo sus costumbres tradicionales de vida social, en las que una persona con discapacidad es mirada con lástima y en varias ocasiones con desprecio lastimando de

esta manera su integridad personal, no nos damos cuenta que estas personas son útiles pero aprenden en una forma más lenta que los demás.

Este proyecto de investigación es de gran impacto para la sociedad peninsular y de manera especial a la comunidad libértense, a la atención de las personas discapacitadas físicas, que son las que tienen problemas al caminar, a la movilidad de un lugar a otro, son tan iguales a los demás y tienen los mismos derechos, por ente necesitan de igual atención y sobre todo que las entidades gubernamentales y seccionales sigan apoyando y preocuparse más por este grupo de atención prioritaria hacia la accesibilidad al transporte público.

LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA – 2014.

**Autor:**RayJavierVeasAlcívar.

**Tutor:**Dr. AgustínZúñigaBrito.

**“PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA DEL CANTÓN LA LIBERTAD”**

**EL CONCEJO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTON LA LIBERTAD.**

**CONSIDERANDO:**

**Que** la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en el literal f) del artículo 3 manifiesta el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad como término universal.

**Que** el ordinal 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, entre las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados está la planificación, regulación y control del tránsito y transporte público en su circunscripción.

**Que** el ordinal 10 del artículo 47 de la Constitución de la República del Ecuador establece el acceso adecuado a bienes y servicios sin barreras arquitectónicas.

**Que** los numerales 1 y 7 del artículo 48 de la Constitución de la República del Ecuador, manifiestan la inclusión social de las personas con discapacidad y el cumplimiento de sus derechos, sancionando cualquier tipo de discriminación.

**Que**, el artículo 55 en su literal f) de Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, manifiesta las competencias exclusivas que tienen los gobiernos autónomos descentralizados sin provocar perjuicio a otras como son la planificación, regulación, control del transporte terrestre y tránsito dentro de su jurisdicción.

**Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización en su artículo 130 establece que son los gobiernos autónomos descentralizados a quienes les compete exclusivamente la planificación, regulación, y control del transporte, tránsito y seguridad vial dentro del territorio cantonal

**Que**, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deriva a los Gobiernos Autónomos Descentralizados; las competencias, responsabilidades, atribuciones, así como ha sido establecida la derivación de recursos en cuanto asuman las competencias.

**Que** los artículos 3 y 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estipulan el cumplimiento de parámetros y requerimientos que garanticen la accesibilidad de todo ciudadano.

**Que** el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en sus artículos 41, 42 y 299, determina como entes reguladores a la Agencia Nacional de Tránsito y Gobiernos Autónomos Descentralizados, para que cumplan con los estándares físico-técnicos de comodidad, facilidad, infraestructura vehicular.

**Que** el artículo 60 de la Ley Orgánica de Discapacidades, faculta a las entidades competentes para la evaluación y verificación de las unidades de transporte público previo a obtener permisos de circulación y operación, debiendo garantizar un acceso seguro y adecuado caso contrario someterse a las respectivas sanciones.

**Que** El Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades en el artículo 13, autoriza a los gobiernos autónomos descentralizados y autoridades competentes establecer que al menos el 2 % por cooperativa deben tener unidades de transporte accesible para personas con discapacidad en consideración del índice poblacional.

En uso de sus atribuciones **EXPIDE:**

La presente “**ORDENANZA MUNICIPAL PARA LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS DEL CANTÓN LA LIBERTAD**”.

## CAPÍTULO I

Art. 1.- **Creación y Naturaleza.**- Créase las normas que establezcan obligatoriamente la accesibilidad en el sistema de Transporte Público urbano del cantón La Libertad en beneficio de las personas con discapacidad física, normas que se encargarán de planificar, regular, organizar, controlar el sistema de transporte terrestre y seguridad vial urbano, coordinando constantemente con los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para la correcta ejecución de la presente Ordenanza y demás leyes correlativas.

Art. 2.- **Fines.**- En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón La Libertad; se establezca un sistema de transporte público urbano, seguro y accesible en beneficio de las personas con discapacidad física.

Art. 3.- **Presupuesto.**- El Concejo aprobará el presupuesto municipal adecuado para la planificación y reestructuración de todo el sistema de transporte público que incluyen paradas de buses, vías de acceso, aceras, así como la adquisición de buses idóneos para permitir la accesibilidad a personas con discapacidad física.

Art. 4.- **Objetivos.**- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón La Libertad, en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, persigue los siguientes objetivos específicos:

- a) Priorizar la movilidad y accesibilidad de sus habitantes dentro de la estructura general del cantón.
- b) Prever el crecimiento de las necesidades de las personas con discapacidad que demandan movilidad en la ciudad; y,
- c) Permitir el desarrollo sustentable ofreciendo mejor calidad de vida.

Art. 5.- **Principios de Actuación.**- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón La Libertad, actuará bajo los siguientes principios:

## **CAPÍTULO II**

### **DE LAS ATRIBUCIONES GENERALES**

Art. 6.- Atribuciones.- El GAD del cantón La Libertad, tendrá las facultades contempladas en la Constitución de la República del Ecuador, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y sus respectivas reformas, la Ley Orgánica de Discapacidades con su respectivo reglamento.

Art. 7.- **Resoluciones.**- El GAD del cantón La Libertad, expedirá las resoluciones administrativas motivadas a:

- a) Implantar los sistemas de transporte público urbano, como servicio importante para el desarrollo de sus ciudadanos y el cantón;

- b) Garantizar el tránsito vehicular, de buses accesibles y seguros, disminuyendo conflictos urbanos al cubrir la necesidad de movilidad a las personas con discapacidad física.
- c) Proceder siempre con fundamento técnico, económico, social y ambiental.

### **CAPÍTULO III**

#### **DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Art. 8.- **Competencia.-** En materia de tránsito y seguridad vial en el cantón La Libertad, le compete al GAD:

8.1.- Planificación.

- a) Plan Maestro de Tránsito y Seguridad Vial incluyendo a personas con discapacidad física.

8.2.- Controlar y gestionar el tránsito urbano.

- a) Plan operativo vial urbano y accesible.

8.3.- Informes de auditoría y control

- a) Valoración de la gestión de transporte terrestre y seguridad vial

8.4.- Capacitación a los conductores

- a) Las escuelas de capacitación instruirá a los conductores de transporte público en ser incluyentes y brindar atención preferente a las personas con discapacidad.

8.5.- Educación vial

- a) Capacitación ciudadana en seguridad vial.

b) Concienciación sobre el uso de transporte público, riesgos, beneficios, para quienes tienen relación con la movilidad y seguridad.

Art. 9.- **Prestaciones de la vialidad.**- Las prestaciones que otorgan la vialidad para la circulación vehicular, comprende:

- a) Sistemas inteligentes para el manejo del tránsito urbano.
- b) Seguridad vial urbana
- c) Circulación y seguridad peatonal.

## **CAPÍTULO IV**

### **DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

Art. 10.- **Competencia.**- En materia de Planificación del Transporte Terrestre en el Cantón La Libertad, compete al GAD cantonal: **10.1.- Planificación**

#### **A) PLAN MAESTRO DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

##### **10.1.- Renovación de las unidades de transporte público**

a) Chatarrización de las unidades de transporte terrestre público urbano, sujeto a compensaciones.

b) Renovación de los automotores de transporte terrestre público urbano.

##### **10.2.- Nuevas modalidades de servicios de transporte,**

a) Renovar los servicios de transporte público.

b) Autorizaciones y permisos para el servicio de transporte público urbano.

### **10.3.- Normas y homologaciones**

a) Homologación de unidades de transporte público, equipos y los sistemas inherentes al control. b) Normas y estándares de infraestructura de buses y vial, señalización y equipamiento urbano.

### **10.4.- Operadoras de transporte terrestre,**

a) Sanciones y recaudaciones por multas a operadoras de transporte terrestre público que no cumplan con las leyes y ordenanzas.

e) Estándares de calidad de servicio, mejoramiento, eficiencia y obligaciones de la operación de transporte terrestre.

**Art. 11.- Planificación de la Red de Servicios de Transporte Colectivo.-** La Planificación de la red de servicios de transporte colectivo urbano, se enmarcará en:

#### **a) Transporte Colectivo para Pasajeros**

1. Red de Transporte Público Urbano de pasajeros con y sin discapacidad física.

2. Equilibrio oferta-demanda de pasajeros con discapacidad.

3. Infraestructura edificada y mobiliario urbano para el transporte de pasajeros con discapacidad.

## **CAPÍTULO V**

### **DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE**

Art. 12.- **Competencia en Transporte.-** En materia de Organización del Transporte en el Cantón La Libertad, compete al Gobierno Autónomo Descentralizado:

- a) Generar políticas específicas para la organización y funcionamiento del transporte público urbano.

## **CAPÍTULO VI**

### **DE LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

Art. 13.- **Competencia.-** En materia de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón La Libertad, compete al Gobierno Autónomo Descentralizado:

- a) Proponer ante el Concejo Cantonal, proyectos con normas y regulaciones que, según lo que estipula el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley Orgánica de Discapacidades y otras pertinentes, permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro del Cantón La Libertad.

- b) Aplicar leyes, ordenanzas, reglamentos, y toda otra norma referente a la planificación, organización, regulación y control de las actividades de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.

c) Coordinar y disponer la aplicación y el cumplimiento de las resoluciones, normas de tránsito, transporte terrestre y esta ordenanza, con los órganos de tránsito competentes.

## **CAPÍTULO VII**

### **DE SU FINANCIAMIENTO**

Art. 14.-**El GAD del cantón La Libertad**, tiene como fuentes de financiamiento:

1. Las que se destinen del presupuesto de dicha entidad.
2. Las que el Gobierno Central transfiera de forma obligatoria por la ejecución de este servicio a la colectividad.
3. Los ingresos por concepto de permisos, contrataciones, tasas, especies valoradas y otros, relacionadas con la transportación terrestre y seguridad vial en el cantón, en referencia a la operación de vehículos activos y otros que por la aplicación de este Reglamento y la Ordenanza respectiva resulten.

## **BIBLIOGRAFÍA**

1. CARLOS EROLES - HUGO FIAMBERTI. "Los derechos de las personas con discapacidad" – 2008.
2. BARTON LEN, "Discapacidad y Sociedad". Madrid y Fundación Paideia Edición: Morata, 1998.
3. BUVINIC MAYRA. "Inclusión Social y Desarrollo Económico en América Latina – 2004.
4. PALACIOS, Agustina "El modelo social de la discapacidad: orígenes. Caracterización y plasmación en la convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad" – 2008.
5. VARGAS, José "Protección jurídica patrimonial de las personas con discapacidad" – 2007.
6. VERDUGO Alonso, Miguel "Personas con discapacidad", Perspectivas psicopedagógicas y rehabilitadoras Siglo veintiuno de España editores S.A.-2005.
7. Plan de Accesibilidad, ACCEPLAN. "Libro Verde De La Accesibilidad En España" – 2002.
8. RED2RED CONSULTORES. "La Movilidad Geográfica De Las Personas Con Discapacidad Y La Accesibilidad De Las Rutas De Trabajo" – 2008.

9. MONDRAGON&TRIGUEROS. “Asistente social - Trabajador social de la Generalitat Valenciana” – 2005.

10. FERNÁNDEZ SANTAMARÍA FRANCISCO. “Transporte Público de Viajeros y Accesibilidad en la provincia de Albacete”- 2000.

11. ROVIRA-BELETA, 2004. “Libro blanco de la accesibilidad”

12. HERCE MANUEL 2009. “Sobre la Movilidad en la ciudad”

13. ADIRÓN FABIO. 2005 Sitio web: <http://redes-cepalcala.org>

#### **NORMAS JURÍDICAS**

- LA CONVENCION SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD QUE FUE ORGANIZADA POR LA OEA 2007
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO.
- CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.
- LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES Y SU REGLAMENTO

**ANEXOS**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

**ANEXOS I : ENCUESTAS**

La siguiente encuesta tiene como finalidad la obtención de datos e información real para su análisis y posterior aplicación de la propuesta, así como la verificación de las necesidades y problemas de las personas con discapacidad en la accesibilidad al transporte público.

**1.- ¿Qué edad tiene usted?**

**2.- Es usted:**

Hombre                       Mujer

**3.- Además de la discapacidad física, ¿Qué otro tipo de discapacidad posee usted?**

Visual

Auditiva

Cognitiva

Psíquica

**4.- Su discapacidad es por causa:**

Biológica                       Accidental

**5.- ¿Ha sido víctima de discriminación? ¿De qué manera?**

---

---

**6.- ¿Se encuentra registrado en el CONADIS o en La Secretaría Técnica de Discapacidades?**

Si  No

¿Por qué?: \_\_\_\_\_

**7.- ¿Con qué frecuencia sale de su casa?**

Todos los días

Una vez a la semana

Una vez al mes

Rara vez

Nunca

**8.- ¿Cuáles son los motivos por los que suele salir de su casa?**

Estudios

Trabajo

Salud

Ocio

Otros: \_\_\_\_\_

**9.- ¿Piensa usted que como persona con discapacidad física, tiene muchos obstáculos a la hora de moverse dentro de la ciudad?**

Si  No

¿Por qué?: \_\_\_\_\_

**10.- ¿Deberían las autoridades competentes, implementar paradas accesibles para las personas con discapacidad física?**

\_\_\_\_\_

**11.- ¿Qué tipo de transporte utiliza para moverse de un lugar a otro?**

Público  Privado  Otros  \_\_\_\_\_

**12.- ¿Ha tenido problemas al utilizar los medios de transporte público?**

Si  No

¿Por qué?: \_\_\_\_\_

**13.- ¿Cree usted que las autoridades locales y los directivos de las cooperativas de transporte público se preocupan por brindar un servicio accesible a las personas con discapacidad física?**

Mucho  Poco  Nada

**14.- ¿Según su opinión, deberían los gobiernos autónomos descentralizados intervenir y ser parte de la solución al problema de accesibilidad en el sistema de transporte público?**

Si  No

¿Por qué?: \_\_\_\_\_

**15.- ¿Considera necesaria la adquisición de buses óptimos y accesibles para las personas con discapacidad física?**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**  
**CARRERA DE DERECHO**

**ANEXO II:**

**ENTREVISTA 1**

Desarrollo de la entrevista:

- 1.- ¿Qué entiende por inclusión?
- 2.- ¿Cree usted, que las personas con discapacidad física se encuentran satisfechas con el servicio de transporte público? ¿Por qué?
- 3.- ¿Las personas con discapacidad física han presentado algún tipo de reclamo a la institución, por la inaccesibilidad en los medios de transporte público?
- 4.- ¿Qué conocimiento tiene usted o la entidad sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?
- 5.- ¿Existe algún proyecto que abarque el mejoramiento de la accesibilidad en el sistema de transporte público para beneficio de las personas con discapacidad?
- 6.- La implementación de paradas establecidas y accesibles para personas con discapacidad física son consideradas importantes. Según su opinión, ¿por qué cree que aún no se han implementado?
- 7.- ¿Por qué aún no se ejecuta lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades, que indica sobre las unidades accesibles en el sistema de transportación pública?



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

**ENTREVISTA 2**

Desarrollo de la entrevista:

- 1.- ¿Qué entiende por inclusión?
- 2.- ¿Usted considera importante la inclusión de las personas con discapacidad física a la utilización del transporte público?
- 3.- ¿En la actualidad, la entidad dispone de alguna propuesta que busque mejorar la movilidad y accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física?
- 4.- ¿Usted o la entidad tienen conocimiento sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad en la transportación enfocadas a las personas con discapacidad física?
- 5.- ¿Existe alguna ordenanza vigente que abarque el tema de accesibilidad al sistema de transporte público para beneficio de las personas con discapacidad física?
- 6.- La implementación de paradas establecidas y accesibles para personas con discapacidad física son consideradas importantes. Según su opinión, ¿por qué cree que aún no se han implementado?
- 7.- ¿Por qué aún no se ejecuta lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades, que indica sobre las unidades accesibles en el sistema de transportación pública?



**UNIVERSIDAD ESTADAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

**ENTREVISTA 3**

Desarrollo de la entrevista:

- 1.- ¿Qué entiende por inclusión?
- 2.- ¿Tiene algún familiar con discapacidad física?
- 3.- ¿Las personas con discapacidad física hacen uso del transporte a pesar de no poseer la accesibilidad adecuada?
- 4.- ¿Con qué frecuencia ha transportado a personas con discapacidad física?
- 5.- ¿Por qué consideraría difícil la accesibilidad y transportación de personas con discapacidad física?
- 6.- ¿Cree Ud. Que las personas con discapacidad física poseen los mismos derechos y beneficios en la accesibilidad al transporte público?
- 7.- ¿Cree Ud. que las unidades de la cooperativa Salisel, son las idóneas para transportar a personas con discapacidad física?
- 8.- ¿Considera importante que se implementen paradas establecidas y accesibles para personas con discapacidad física?

**ANEXO III : FOTOS**

**FOTO 1**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD FÍSICA EN LA ACERA**



**FOTO 2**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD FÍSICA**



**FOTO 3**  
**PUERTA DE ACCESO AL BUS**



**FOTO 4**  
**PASILLO DEL BUS**



**FOTO 5**  
**BUS CANTONAL**



**FOTO 6**  
**ACCESORIOS PARA TRASLADAR A PERSONAS CON DISCAPACIDAD**



**FOTO 7**  
**ENTREVISTA 1**



**FOTO 8**  
**ENTREVISTAS 2**



**FOTO 9**  
**ENTREVISTA 3**





**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**  
**CARRERA DE DERECHO**

FICHA DE OBSERVACIÓN			
Observador : Ray Veas Alcívar		Fecha:	
Cosas a observar	SÍ	NO	Observaciones
¿Hay cooperativas de transporte urbano?			
¿Son accesibles las unidades de transporte público?			
¿Existe un horario establecido para el recorrido de buses urbanos?			
Observaciones Adicionales:			

Document [Tesis Ray Javier Veas Alcivar.docx \(D14348130\)](#)

Submitted by 2015-05-14 10:50 (-05:00)

Receiver azuniga.2.upse@analysis.urkund.com

Message [Análisis tesis de Ray Veas Alcivar Show full message](#)

3% of this approx. 14 pages long document consists of text present in 5 sources.

List of sources

Logout	lename
	<a href="http://disgoo.com/profiles/bl">http://disgoo.com/profiles/bl</a>
	<a href="http://redes-sepaocala.org/in">http://redes-sepaocala.org/in</a>
	<a href="https://es.wikipedia.org/wiki">https://es.wikipedia.org/wiki</a>
	<a href="http://educa-inclusiva-nsqa.f">http://educa-inclusiva-nsqa.f</a>
	<a href="http://fornciotecnologias00">http://fornciotecnologias00</a>

Alternative sources

95% [profiles/blogs/discapacida...](#) 95%

0 Warnings

Resultados de investigación y aplicación de nuestro proyecto de ordenanza, se solución el problema expuesto y se cumplo con los derechos y beneficios que le corresponden a los discapacitados físicos en el acceso al transporte público del cantón La Libertad, provincia de Santa Elena. 2. Objetivos Objetivo general Elaborar un proyecto de ordenanza para la aplicación de la ley orgánica de discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento del acceso al transporte público de los discapacitados físicos en el cantón La Libertad - 2014. Objetivo específicos • Demostrar la incidencia de la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para el cumplimiento de acceso al transporte público de los discapacitados físicos. • Diagnosticar el aspecto socio económico, jurídico de las personas con discapacidad en su derecho inclusivo en la transportación. • Brindar información a las personas discapacitadas una vez que conozcan sus derechos. • Aptacar el problema de inaccesibilidad de las personas con discapacidad física al transporte público a través de este proyecto de ordenanza para que estas personas discapacitadas tengan una vida justa y equitativa mediante de la aplicación de la ley. 1. Hipótesis Señalamiento de la hipótesis La ley Orgánica del Discapacitado incide notablemente en el cumplimiento del acceso al transporte público, promoviendo la inclusión social de este grupo de personas vulneradas, por lo tanto, la creación de este proyecto de ordenanza busca dar acatamiento a esta ley. 2. Variables Variable independiente Ley Orgánica de Discapacidades Variable dependiente Transporte público de los discapacitados físicos.

cualquier restricción o impedimento de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para el ser humano. La discapacidad se caracteriza por excesos o insuficiencias en el desempeño de una actividad rutinaria normal, los cuales pueden ser temporales o permanentes, reversibles o surgir como consecuencia directa de la deficiencia o como una respuesta del propio individuo, sobre todo la psicológica, a deficiencias físicas, sensoriales o de otro tipo.

# ANEXO IV: ANÁLISIS DEL SISTEMA URKUND

## VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

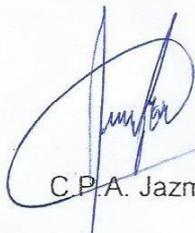
**“LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES COMO DERECHO INCLUSIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS DISCAPACITADOS FÍSICOS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA -2014”. Por la Concejal C.P.A. Jazmín Sanguña Zambrano.**

En te trabajo de investigación se puede notar claramente que es importante la aplicabilidad de la Ley Orgánica de Discapacidades como derecho inclusivo para la accesibilidad en el transporte público de las personas con discapacidad física, que consta como proyecto de Ordenanza para que se aplique en el cantón de La Libertad, provincia de Santa Elena, garantizando de esta manera la inclusión social.

El contenido de este trabajo tiene suficiente información del problema planteado y la mejor solución, debiendo solicitarse a las autoridades de las instituciones competentes, se implemente urgentemente esta valiosa propuesta, para que se cumpla con las disposiciones establecidas en el Art. 60 de La Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento en el Art. 13.

Se debe además, socializar la propuesta con la ciudadanía y demás autoridades a fin de que se pueda cumplir y ejecutar esta ley y no quede en letra muerta esta disposición.

Atentamente,



C.P.A. Jazmín Sanguña Zambrano

**CONCEJAL CANTÓN LA LIBERTAD**