

# Análisis de la Política de Transporte y Accesibilidad Universal en Ecuador

## Analysis of the Transport Policy and Universal Accessibility in Ecuador

DOI: 10.20868/tf.2020.18.4604

**Katherine M. Chacón Martínez\***

*Avance de tesis doctoral: 23.02.2021*

*Tutor: José Miguel Fernández Güell*

### Resumen

Las políticas de transporte y accesibilidad universal en Ecuador han evolucionado desde el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad en la Ley Orgánica de Discapacidades, de 2012. Desde esa fecha, los planes, programas y proyectos en el transporte han incentivado a la generación de una movilidad accesible universalmente. Sin embargo, las personas con discapacidad aún no pueden movilizarse de manera autónoma, cómoda y segura. Este estudio se basa en reconocer los principales problemas que perpetúan esta vulneración de derechos e identificar los ámbitos de inclusión, accesibilidad universal y movilidad urbana terrestre que garantizan el cumplimiento efectivo en relación con los instrumentos legales nacionales e internacionales, especialmente con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El resultado muestra que los esfuerzos realizados aún no son suficientes y se necesita una homologación de la perspectiva de accesibilidad universal en la política pública de transporte ecuatoriana.

### Palabras clave

Transporte, inclusión social, accesibilidad universal, discapacidad, política pública en Ecuador.

### Abstract

*Transportation and universal accessibility policies in Ecuador have evolved since the recognition of the rights of people with disabilities in the Organic Disability Law of 2012. Since that date, transportation plans, programs and projects have encouraged the generation of universally accessible mobility. However, people with disabilities are still unable to mobilize autonomously, comfortably and safely. This study is based on recognizing the main problems that perpetuate this violation of rights and identifying the areas of inclusion, universal accessibility and urban land mobility that follow effective compliance in relation to national and international legal instruments, especially the Convention on the Rights of Persons with Disabilities. The result shows that the efforts made are still not enough and a homologation of the universal accessibility perspective is needed in Ecuadorian public transport policy.*

### Keywords

*Accessible transport, social inclusion, universal accessibility, disability, public policy in Ecuador.*

---

\* **Katherine M. Chacón Martínez** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid y Representante País de G3ict, [katherine@worldenabled.org](mailto:katherine@worldenabled.org), [km.chacon@alumnos.upm.es](mailto:km.chacon@alumnos.upm.es).  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0572-4182> (Katherine M. Chacón Martínez)

## 1. Introducción

La rápida urbanización ha brindado oportunidades para un cambio transformador, avanzando a un ritmo acelerado para mejorar la inclusión social, el acceso a los servicios y los medios de vida (Global Compact, 2018). En este marco, uno de los principales avances de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ha sido el derecho a la ciudad que garantice el acceso a los servicios y la plena participación en beneficios de todas las personas (Agenda 2030, 2015).

No obstante, aún existen grandes brechas físicas, actitudinales y sociales a fin de garantizar este derecho en casos de poblaciones vulnerables (CDC, 2020), como es el caso de las personas con discapacidad. En este sentido, es importante entender que, la discapacidad es siempre una interacción entre factores individuales, predominantemente deterioro, aspiraciones y motivaciones, y factores contextuales, entornos, políticas, barreras, etc. (Shakespeare, 2008) y que las barreras ambientales y actitudinales plantean desafíos para la construcción de ciudades inclusivas y accesibles (Pineda, 2016). Frente a esto, la ciudad inclusiva y accesible es aquella en la que se garantizan y consideran los derechos de todas las personas, y responde de manera asertiva a las necesidades de grupos prioritarios y vulnerables como personas con discapacidad, adultos mayores – entre otros – a través de la aplicación de conceptos y principios de accesibilidad universal y diseño para todos en sus proyectos, la usabilidad de sus productos y servicios, y el diseño de políticas de inclusión social (Navarro Cano, 2016).

Las personas con discapacidad enfrentan diferentes retos en la ciudad, especialmente en el ámbito de la movilidad. Una ciudad que apuesta por un desarrollo sostenible, equidad y accesibilidad en el transporte debe planificarse desde la perspectiva del diseño universal, teniendo en cuenta el hecho de que los usuarios del transporte público tienen diferentes perfiles (BID, 2021). El transporte inclusivo genera mayores oportunidades de empleo, educación, atención y competitividad. En Ecuador, existen 473.336 personas con discapacidad (CONADIS, 2021) que históricamente han sufrido procesos de exclusión social, discriminación y marginación. Sin embargo, se están implementando políticas públicas que garanticen la participación de los grupos vulnerables y que promuevan servicios que respondan a los derechos de todas las personas en contextos de igualdad.

El artículo 8 de la Ley Orgánica de Discapacidades del Ecuador, establece que “se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público” (LOD, 2012). Pero a pesar de que la ley establece esta obligación jurídica no se la ejecuta correctamente porque las políticas y programas que tienen como objetivo mejorar la vida de las personas con discapacidad habitualmente no llegan a desarrollar el tipo de enfoque holístico que aborda las raíces de la desigualdad (Pineda, 2020). Es decir, no existe una adecuada aplicación en los ámbitos de ciudad partiendo de su planificación territorial. El problema deriva en que los instrumentos jurídicos (leyes, normas, ordenanzas, etc.) no se articulan en función de generar ciudades inclusivas que mejoren y garanticen la calidad de vida de las personas.

En este sentido, las políticas públicas que fueron concretando la filosofía del estado del bienestar, se han vuelto poco operativas, poco capaces de incorporar las nuevas demandas, las nuevas sensibilidades, o tienen una posición débil ante nuevos problemas (Subirats, 2004). Esta situación debe mejorar y existen algunos ejemplos exitosos que se han inspirado en el trabajo de autores como: Peter Evans, Amartya Sen, Sophie Mitra y Kay Nagata. Un modelo de gobernanza innovador está fundamentado en los principios de coordinación, cooperación, participación e integración

sectorial (Fernández Güell, 2012). Desde esta perspectiva, todo el mundo debería tener la oportunidad de participar en la sociedad y la toma de decisiones debe incluir la consulta y el liderazgo de aquellos a quienes más afecta (Pineda, 2020). La gobernanza de una ciudad exige incorporar en sus políticas, proyectos y tecnologías Accesibilidad para Todas las personas, en particular para aquellas con diferentes capacidades cognitivas, sensoriales, funcionales y personas mayores, incluyéndolas como clave esencial de creación y adaptación de la ciudad (Navarro Cano, 2016).

Un modelo de gobernanza innovador obliga a los políticos locales a coordinar actuaciones con otras administraciones públicas, a ceder o adquirir competencias en beneficio de los ciudadanos, a aunar esfuerzos con la iniciativa privada, y a consultar frecuentemente decisiones con los ciudadanos (Fernández Güell, 2012). En la gobernanza de las nuevas ciudades, la participación del ciudadano es fundamental, porque dinamiza y favorece su desarrollo. Del mismo modo se debe reconocer la presencia activa de las personas con discapacidad en la ciudad, con la garantía de que se asegure el desarrollo de su autonomía y usabilidad (Navarro Cano, 2016). En este marco, Estados con un buen modelo de gobernanza e instituciones deliberativas aumentaron la capacidad de las instituciones sociales y esto fomentó las capacidades de las personas con discapacidad (Pineda, 2020).

Desde este punto de vista, cuando se trata de planificación urbana, las personas con discapacidad tienen mucho que ganar, pero también mucho que perder con las políticas que las ignoran por completo o que no las incluyen adecuadamente en su desarrollo (Pineda, 2020) y esto puede generar un retroceso en el proceso de inclusión. La exclusión social se define también por la imposibilidad o dificultad intensa de acceder a los mecanismos de desarrollo personal e inserción socio-comunitaria y a los sistemas preestablecidos de protección (Subirats, 2004). En la lucha contra la exclusión es importante lo que se hace, pero es fundamental conocer el proceso de toma de decisiones las metodologías que se usan y los objetivos que se quieren alcanzar.

En este sentido, la ciudad dispone de un tamaño suficientemente grande para las políticas colectivas, suficientemente pequeño para los servicios personales y, por lo tanto, suficientemente equilibrado para generar sinergias entre ambas políticas (Subirats, 2004). En la actualidad una de las principales estrategias mundiales para el planeamiento territorial es el desarrollo urbano inclusivo.

### **Hipótesis, Objetivo y Alcance**

En el contexto del desarrollo del “Plan Nacional de Movilidad Urbana y Sostenible en Ecuador”, se propone el estudio del Marco Legal ecuatoriano desde un enfoque sistémico analizando cada uno de los elementos que intervienen (leyes, normas, ordenanzas, planes, etc.) que permitan reconocer el estado actual de los instrumentos jurídicos que rigen la accesibilidad e inclusión en los sistemas de transporte terrestre con el fin de promover futuras políticas de movilidad sostenibles e inclusivas en el país.

El objetivo principal de esta investigación es aplicar el sistema funcional del marco legal del transporte terrestre a partir de la recopilación de información respecto a los instrumentos jurídicos vinculantes y no vinculantes para el Ecuador, tanto a nivel nacional como internacional, dentro de los ámbitos de inclusión, accesibilidad universal y movilidad urbana terrestre.

El alcance de este análisis permite investigar el marco legal respecto a la inclusión del tema de transporte accesible para personas con discapacidad y sus elementos a nivel nacional y local. La localización territorial del estudio se llevó a cabo en un asentamiento urbano de la República de

Ecuador (Ciudad de Quito), un asentamiento rural (Cayambe) el cual tiene vínculo con la ciudad de Quito y la interconectividad entre ambos asentamientos (intra/interprovincial).

## 2. Metodología

El desarrollo de este estudio requiere analizar el marco legal referente a la política de transporte (terrestre) accesible para personas con discapacidad. Esto con el objetivo de identificar los instrumentos legales que deben modificarse o crearse, en diferentes niveles de gobierno y a diferentes niveles de detalle, para concluir con recomendaciones generales. Cabe recalcar que la accesibilidad urbana exige planificación espacial efectiva, políticas de transporte estratégicas y políticas sociales inclusivas que ayuden a satisfacer y garantizar los derechos y la plena participación de las personas con discapacidad.

Para el análisis del marco legal, se tomaron en cuenta las 5 zonas de la cadena de viaje que son i) hacia la zona de abordaje o descenso, ii) estación o área de ascenso/descenso, iii) zona de transferencia, iv) vehículo y v) área de transferencia modal como se muestran en la Figura 1. Los puntos de abordaje y descenso fueron una estación, terminal de transporte, parada de bus, sitio de taxis, o un área/bahía de ascenso y descenso. Estas zonas fueron estudiadas en una etapa previa, donde se realizó el diagnóstico físico de accesibilidad universal y se determinaron los obstáculos o barreras existentes en el contexto. En esta etapa, se investiga el marco legal que influye en cada una de las zonas, ya sean leyes, ordenanzas, estándares técnicos o especificaciones relacionadas a las características que tienen los elementos que conforman las zonas y su funcionalidad. De esta forma, se busca entender la razón por la que la implementación falla y analizar el trasfondo legal del proceso de aplicación normativo.

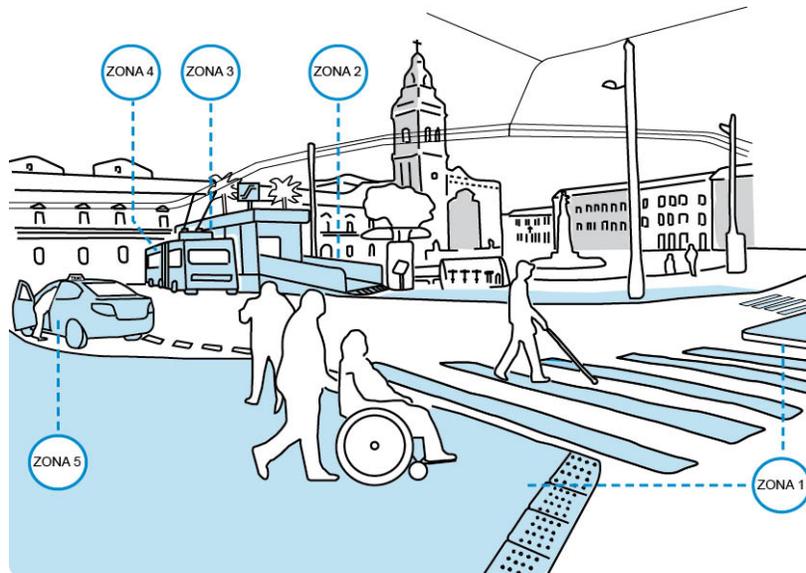


Figura 1. Zonas de la Cadena de Viaje.

Fuente: Elaboración propia.

Ante ello, se realizó un estudio documental técnico - normativo de las disposiciones vigentes para la República de Ecuador. Así mismo, se parte de la identificación de los problemas que se relacionan con alguna debilidad o posible vacío dentro de las normas técnicas vigentes. Por lo que se plantea la siguiente metodología (Figura 2) para el desarrollo de este estudio:

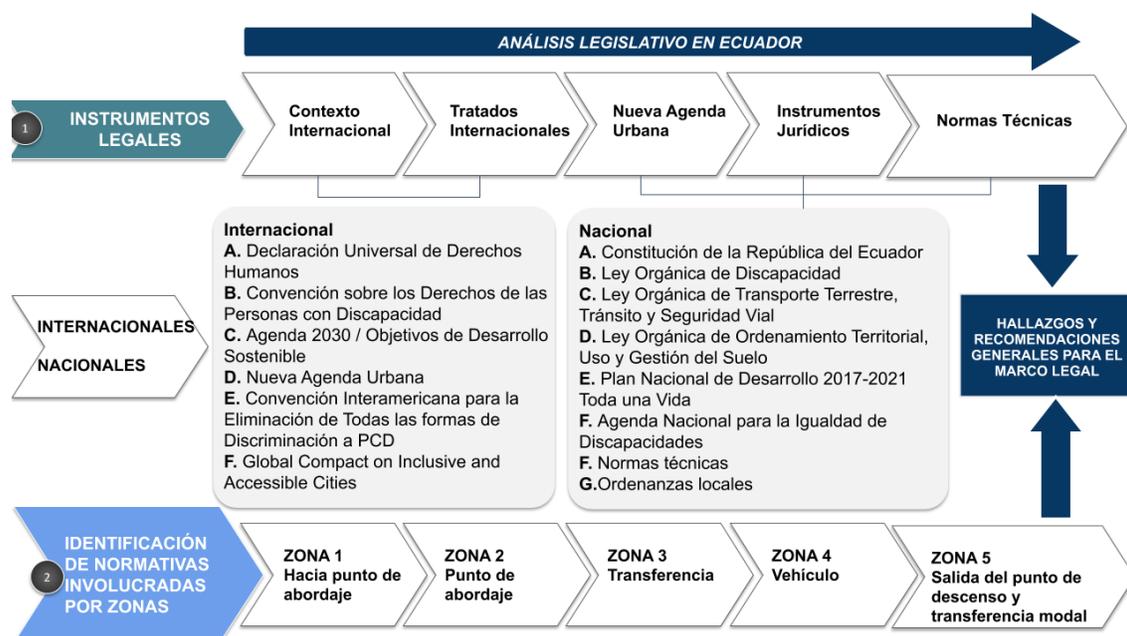


Figura 2. Metodología para la fase de análisis del Marco Legal.

Fuente: Elaboración propia.

### 3. Desarrollo del estudio

Para iniciar el estudio, se buscan instrumentos legales del país relevantes al tema con aplicación nacional, en una locación urbana (Quito) y una rural (Cayambe). Este análisis sirve a modo de muestreo para obtener información sobre diferentes tipos de zonas territoriales. Entre los documentos analizados se tomaron en consideración los siguientes:

- Constitución de la República del Ecuador
- Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021
- Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- CPE INEN 21-1. Directrices para el Desarrollo de Normas sobre Sistemas de Transporte. Necesidades de las Personas con Discapacidad y Adultos Mayores
- NTE INEN 2205 Bus Urbano. Requisitos
- NTE INEN 2243 Vías de Circulación Peatonal
- NTE INEN 2246 Cruces Peatonales a Nivel y a Desnivel
- NTE INEN 2292 Terminales, Estaciones y Paradas de Transporte. Requisitos
- NTE INEN 2853 Rampas para el Ingreso y Egreso de Personas con Movilidad Reducida a Vehículos para el Transporte Terrestre de Pasajeros
- NTE INEN 2854 Señalización para Personas con Discapacidad Visual en Espacios Urbanos y en Edificios con Acceso al Público. Señalización en Pisos y Planos Hápticos
- NTE INEN 2855 Vados y Rebajes de Cordón
- Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito
- Plan de Movilidad Sostenible del Centro Histórico de Quito

- Ordenanza de Administración y Control del Territorio del Municipio de Cayambe
- Ordenanza de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Municipio de Cayambe

A partir de la identificación de los instrumentos normativos relacionados al sistema de movilidad terrestre, se analizan los documentos para la búsqueda de palabras clave para el transporte accesible. Se estudian los que mencionan y regulan el transporte público y/o el transporte para personas con discapacidad; sin embargo, no se toman en cuenta los que hacen referencia a su ejecución. Se entiende que, la accesibilidad universal es “la precondition vital para el efectivo y equitativo disfrute de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales de las personas con discapacidad” (DESA-ONU, 2016) y en general de todas las personas.

Entre las palabras que se identificaron estaban:

- Transporte público
- Vehículos accesibles
- Discapacidad
- Acceso a todas las personas
- Accesible
- Urbanización inclusiva
- Personas en situación de vulnerabilidad
- Acceso universal
- Espacio público
- Igualdad
- Movilidad sostenible
- Entorno físico
- Participación
- Gobernanza urbana
- Seguridad vial

Para cada documento analizado se realizan tablas que contienen 2 columnas, la primera que muestra la palabra clave y la segunda con la cita del documento en cuestión donde se hace referencia a dicha palabra. Un ejemplo se muestra a continuación en la Figura 3, en donde, se identifica la palabra transporte dentro de la Constitución de la República del Ecuador y se detalla la cita exacta que menciona la palabra de estudio.

Palabra	Cita
<u>Transporte</u>	El artículo 47 de la Constitución de la República dispone que el Estado [...] procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, reconociendo sus derechos, como el derecho a [...] las rebajas en servicios públicos y en servicios privados de <u>transporte</u>

<p><u>Transporte estacionamiento</u></p>	<p>Artículo 58.- Accesibilidad.- [...] Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad físico-motora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en los porcentajes que establezcan las ordenanzas y el reglamento.</p>
<p>Accesibilidad transporte público</p>	<p>Artículo 60.- Accesibilidad en el <u>transporte</u>.- Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el <u>transporte público</u>. Los organismos competentes en tránsito, <u>transporte</u> terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de <u>transporte</u> para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de <u>transporte</u> y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, <b>sancionando su inobservancia</b>. Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de <u>transporte</u> público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.</p>

Figura 3. Ejemplo de búsqueda de palabras clave.

Fuente: Elaboración propia.

Adicionalmente, se hacen observaciones que surgen durante la búsqueda de cada documento acerca de temas relevantes encontrados o no encontrados, así mismo la cita de cada documento cuando se encontraron temas complementarios a la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte, como se muestra a continuación en la Figura 4:

Observaciones	
<p>Atención prioritaria y espacios preferenciales</p>	<p>La normativa se fundamenta en principios fundamentales, uno de los cuales es la atención prioritaria: Artículo 4.- Principios fundamentales.- [...] Atención prioritaria: en los planes y programas de la vida en común se les dará a las personas con discapacidad atención especializada y <u>espacios preferenciales</u>, que respondan a sus <u>necesidades particulares o de grupo</u>.</p>
<p>Terminología</p>	<p>Animales adiestrados Persona con movilidad reducida</p>
<p>Subsidio</p>	<p>El 50% de la tarifa preferencial tiene que ser subsidiado por las cooperativas de buses y compañías de taxis.</p>
<p>Normas</p>	<p>Si hace referencia a normas del entorno físico y del vehículo</p>
<p>Ámbitos</p>	<p>Incluye el <u>transporte</u> en el ámbito del empleo y turismo. No incluye <u>transporte</u> escolar.</p>

Figura 4. Ejemplo de observaciones durante la búsqueda de palabras clave.

Fuente: Elaboración propia.

El contexto normativo internacional que influye en Ecuador surge tanto con el Derecho a la movilidad, como con los Derechos de las personas con discapacidad como un momento histórico

social. En primera instancia se reconoce la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948, texto que establece por primera vez los derechos humanos fundamentales (Naciones Unidas).

A partir de la Declaración Universal que marca un hito en la conformación del Derecho Internacional, se analizaron los Tratados, las Convenciones, los Protocolos y otros instrumentos Internacionales que tuvieran que ver con los temas de estudio y que estén directamente involucrados en el Ecuador. En esta segunda etapa de análisis, el contenido de los instrumentos internacionales en materia del Derecho a la Movilidad de las Personas con discapacidad se clasificó de acuerdo con el sistema propuesto por Tomasevski, organizado en un esquema de 4-A (asequibilidad, accesibilidad, aceptabilidad, adaptabilidad), con la finalidad de establecer un modelo ideal, con parámetros que permitieran analizar la calidad de las leyes del Ecuador en las materias de interés del estudio, como son:

- Universalidad del derecho a la movilidad o libre circulación
- Igualdad y no discriminación
- Disponibilidad
- Accesibilidad
- Asequibilidad
- Calidad y aceptabilidad

Un ejemplo de análisis se muestra a continuación en la Figura 5, en donde en la primera columna se colocan los parámetros de estudio y en la segunda columna los compromisos establecidos en instrumentos internacionales y regionales que responden a dichos parámetros.

PARÁMETROS	COMPROMISOS ESTABLECIDOS EN INSTRUMENTOS INTERNACIONALES Y REGIONALES
<b>Universalidad del Derecho a la Movilidad o Libre Circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toda persona tiene derecho a circular libremente. Artículo 13, <b>Declaración Universal de los Derechos Humanos</b>.</li> <li>• Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo, y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. Artículo 22, <b>Convención Americana de los Derechos Humanos</b>, "Pacto de San José de Costa Rica".</li> </ul>
<b>Igualdad y No Discriminación ante La Ley</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos. Artículo 1, <b>Declaración Universal de los Derechos Humanos</b>.</li> <li>• Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley. Artículo 24, <b>Convención Americana Sobre Derechos Humanos</b> o "Pacto de San José de Costa Rica".</li> </ul> <p>Los Estados se comprometen a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asegurar a los hombres y a las mujeres todos los derechos sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social. Artículos 2.2. y 3, <b>Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales</b>.</li> <li>• Prohibir toda discriminación por motivos de discapacidad, por lo que los Estados deberán adoptar todas las medidas pertinentes para asegurar los ajustes razonables. Artículo 5, <b>Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad</b>.</li> </ul>

Figura 5. Ejemplo del Sistema de los Instrumentos Internacionales.

Fuente: Elaboración propia.

Los derechos de las personas con discapacidad en Ecuador son reconocidos y amparados bajo la Ley Orgánica de Discapacidades, con este instrumento se desarrollan planes, programas y

proyectos ya no solo desde una perspectiva médica sino también social, económica y política que vincula a otras herramientas jurídicas. En relación con los instrumentos legales sobre la movilidad en Ecuador se identifican leyes, reglamentos, normas, documentos legales vigentes aplicables al tema del derecho a la movilidad y específicamente en el transporte accesible del país. Entre ellos se encuentran:

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
- Ley Reformatoria a la Ley de Legalización de la Tenencia de Tierras
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas
- Ley Orgánica de Participación Ciudadana
- Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua
- Ley de Inquilinato
- Codificación de la Ley de Gestión Ambiental
- Ley Orgánica de Empresas Públicas
- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo
- Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamiento del Agua
- Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos
- Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Ley Reformatoria a la Ley de Propiedad Horizontal

De igual forma, se analizan los instrumentos técnicos relacionados respecto a Normas INEN, expedidas por el Servicio Ecuatoriano de Normalización, que contienen referencias explícitas a las normas en relación con la “accesibilidad universal”. Por lo que se muestra un análisis exhaustivo de la normativa internacional y nacional que posteriormente es analizada en función las acciones adoptadas en los Planes de Desarrollo Nacionales y el rol de las instituciones gubernamentales encargadas de velar por el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad que para este caso es el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS).

A continuación, se realiza una propuesta de armonización legislativa en relación con la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) como instrumento máximo rector para la generación de políticas inclusivas respecto a este grupo poblacional.

El estudio fue elaborado comparando la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento y la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo con la CDPD, mediante un cuadro comparativo; en la columna izquierda se encuentra el precepto legal que se ha identificado como necesario modificar, toda vez que no es acorde con la CDPD, y la columna derecha con la propuesta de modificación del texto. El siguiente ejemplo (Figura 6) nos muestra el desarrollo:

## LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 4.-</b> Principios fundamentales.- La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios:</p> <p>1. No discriminación: ninguna persona con discapacidad o su familia puede ser discriminada; ni sus derechos podrán ser anulados o reducidos a causa de su condición de discapacidad.</p> <p>La acción afirmativa será toda aquella medida necesaria, proporcional y de aplicación obligatoria cuando se manifieste la condición de desigualdad de la persona con discapacidad en el espacio en que goce y ejerza sus derechos; tendrá enfoque de género, generacional e intercultural;</p> <p>.....</p> <p>10. Atención prioritaria: en los planes y programas de la vida en común se les dará a las personas con discapacidad atención especializada y espacios preferenciales, que respondan a sus necesidades particulares o de grupo.</p>	<p><b>Artículo 4.-</b> Principios fundamentales.- La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios</p> <p>1. No discriminación: ninguna persona con discapacidad o su familia puede ser discriminada; ni sus derechos podrán ser anulados o reducidos a causa de su condición de discapacidad.</p> <p>La acción afirmativa será toda aquella medida necesaria, proporcional y de aplicación obligatoria cuando se manifieste la condición de desigualdad de la persona con discapacidad en el espacio en que goce y ejerza sus derechos; tendrá enfoque de género, generacional e intercultural;</p> <p>....</p> <p>10. Atención prioritaria: en los planes y programas de la vida en común se les dará a las personas con discapacidad atención especializada y espacios preferenciales, que respondan a sus necesidades particulares o de grupo.</p> <p><b>11. Ajustes Razonables: Son las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con los demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. La denegación de ajustes razonables constituye discriminación.</b></p>

Figura 6. Ejemplo de Armonización Legislativa.

Fuente: Elaboración propia.

Al respecto, resulta importante mencionar, que el trabajo de elaborar una propuesta específica de armonización legislativa se basa principalmente en tres fuentes: (i) la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ii) las Observaciones Finales del Comité de Expertos de la CDPD sobre el Informe Inicial de Ecuador de fecha 15 de septiembre de 2014; (iii) Las Observaciones Generales del Comité de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

El análisis no sólo contempla identificar aquellas disposiciones que no son armónicas con el contenido y estándares normativos de la CDPD, sino que, a su vez, se presenta una propuesta específica de modificación normativa por cada artículo identificado como no concordante, respecto a los estándares internacionales en materia de derechos humanos de personas con discapacidad. Resulta relevante mencionar que el ejercicio realizado atiende principalmente a un primer acercamiento a la armonización normativa, el cual, es un comienzo para identificar y enmendar errores que las leyes contienen, sin embargo, la armonización es un proceso continuo, que debe realizarse de manera transversal y atendiendo a todos los grupos en situación de vulnerabilidad.

El proceso de armonización legislativa en materia de los derechos de las personas con discapacidad debe considerar no sólo lo dispuesto por la CDPD, sino también el contenido de las Observaciones Generales elaboradas por el Comité de Expertos, y las jurisprudencias que en materia de discapacidad la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha resuelto.

### 3. Problemas encontrados en las evaluaciones por zonas

Para el análisis del marco legal, se tomaron en cuenta las 5 zonas de la cadena de viaje que son i) hacia la zona de abordaje o descenso, ii) estación o área de ascenso/descenso, iii) zona de

transferencia, iv) vehículo y v) área de transferencia modal. Los puntos de abordaje y descenso fueron una estación, terminal de transporte, parada de bus, sitio de taxis, o un área/bahía de ascenso y descenso, que como se había mencionado fueron estudiadas previamente en el diagnóstico físico de accesibilidad universal.

En principio se establecieron los principales hallazgos relacionados de manera general con el marco legal. Al respecto y a partir de las entrevistas y los levantamientos realizados en las ciudades de Quito y Cayambe, así como de la identificación de los problemas en la cadena de accesibilidad, la identificación del cumplimiento normativo, y el análisis de las causas de dichos problemas, se proponen soluciones que pueden ser tomadas desde el marco normativo, específicamente en las normas técnicas INEN para evitar dichos problemas en futuras intervenciones.

En este sentido, se reconoce que, ante la existencia de temas transversales a varias normas técnicas, por ejemplo, la iluminación, que debe estar presente tanto en aceras, como en vados, cruces peatonales, vehículos, estaciones, etc., se observan distintas posibilidades de solución. Por ejemplo, es recomendable la realización de una norma exclusiva de iluminación o el añadir el subtema de iluminación a cada norma que lo requiera.

Además, es importante mencionar que se debe tomar en cuenta que las especificaciones para vehículos son distintas a las especificaciones que aplican para edificaciones. Por ejemplo, el ancho de puertas y pasillos, los formatos de la información brindada, escaleras, etc. Los vehículos presentan características diferentes como las dimensiones y el factor movimiento. Ante ello, es recomendable establecer criterios específicos a vehículos para el transporte accesible de pasajeros, en sus diferentes clasificaciones.

Por otro lado, no se encontró una norma que estableciera los criterios de accesibilidad para taxis o para vehículos con capacidad no mayor a ocho plazas, sin contar el asiento del conductor. Es necesario decir que en todas las normas se detectaron posibles mejoras, particularmente el aumento de información en todas las 5 zonas.

Cabe recalcar de la misma forma que la zona donde se encontró la menor normativa existente fue la zona 3 (transferencia), por lo que se deben establecer los criterios para las distintas brechas permisibles, tanto horizontales como verticales, en los diferentes tipos de vehículos (taxis, buses, trenes, etc.). Estas brechas definirán qué dispositivo de transferencia se ha de utilizar para el apoyo a personas usuarias de silla de ruedas.

Adicionalmente, se puede decir que, si bien en varias normas se encontraron menciones relacionadas con la accesibilidad, en ocasiones no se establecían criterios que la garantizaran. Por ejemplo, en la norma NTE INEN 2292 – terminales, estaciones y paradas de transporte, se incluyen temas como las puertas. No obstante, no se establecen estándares de ancho o características para accionarla o cumplir con las características de accesibilidad.

En este sentido, se recomienda apoyarse en el concepto de cadena accesible, conformada por la conexión de elementos accesibles donde cada elemento tiene sus criterios de accesibilidad. Por ejemplo, en la norma “NTE INEN 2292 – Terminales, estaciones y paradas de transporte. Requisitos.”, los elementos pueden ser: puerta, pasillo, iluminación, módulo de atención, elevador, etc., de este modo, la ruta accesible para el transporte puede estar comprendida por las 5 zonas, cada zona con sus propios elementos.

Una de las recomendaciones más importantes de esta sección es que si bien en el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se menciona la formación a los agentes de tránsito, para los conductores únicamente se hace referencia al requisito de haber aprobado un curso. Sin embargo, no se tiene información sobre el temario del curso o si considera el tema de la atención a personas con discapacidad como un tema transversal o central.

#### **4. Hallazgos sobre el Marco Legal**

Dentro de los principales hallazgos del análisis del marco legal, podemos señalar que Ecuador debe sustentar sus políticas de accesibilidad territorial, uso y gestión de suelo, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y en la Nueva Agenda Urbana; principalmente bajo el derecho a la movilidad y al transporte seguro, asequible, accesible y sostenible. El diseño y funcionalidad en los asentamientos humanos en la que vive una persona con discapacidad es determinante para su inclusión, a fin de que esta pueda tener acceso a la salud, educación, empleo, vivir de forma independiente y participar en la sociedad. Para ello, se debe prestar atención a los requisitos de accesibilidad desde la planeación o adecuación de las vialidades, espacio público, transporte y uso de tecnologías, tanto en zonas urbanas como rurales. Los programas de infraestructura física, incluyendo al transporte deben considerar el diseño universal y accesibilidad, y su implementación debe ser gradual pero continua para garantizar el desarrollo pleno y seguro de las personas con discapacidad.

En este contexto, la República del Ecuador debe contar con uno o varios mecanismos independientes para promover, proteger y supervisar la aplicación de la CDPD pues así lo obliga el artículo 33.2 de la CDPD. De conformidad con los Principios de París 22, la institución competente para garantizar la participación en términos del artículo 33 párrafo 2 de la CDPD, debe tener las siguientes atribuciones:

- Capacidad de proporcionar asesoría al gobierno central, la Asamblea Nacional y demás órganos sobre violaciones a derechos humanos conforme la legislación interna e instrumentos internacionales; así como para proponer modificaciones, recomendaciones y estudios en la materia.
- Atribución de colaborar para crear programas de enseñanza y capacitación en derechos humanos
- Competencia para actuar de oficio además de conocer denuncias
- Posibilidad de adoptar funciones de carácter cuasi judicial, si con ello se logra mayor eficacia a su mandato, y
- Poseer la estructura necesaria para mantener relaciones con las organizaciones regionales e internacionales.

De esta forma, CONADIS debe cumplir con la misión de formular, transversalizar, observar, realizar el seguimiento y la evaluación de las políticas públicas en materia de discapacidades (CONADIS, 2021). Sin embargo, esta institución no tiene el carácter cuasi judicial que le permita actuar y sancionar en caso de incumplimiento de la Ley Orgánica de Discapacidades, su Reglamento y todos los instrumentos legales que funcionan en relación con este.

Con respecto a los instrumentos jurídicos dentro del sistema jurídico de la República del Ecuador, los mismos tienen un nivel aceptable de cumplimiento en cuanto se encuentran acordes con la

Constitución. Sin embargo, podrían elevar su calidad normativa con respecto a los derechos de las personas con discapacidad, particularmente el de movilidad. A continuación, se numeran algunas propuestas con armonía a los parámetros internacionales.

Se recomienda sistematizar la base de datos de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, de manera que sea identificable la vigencia de la norma jurídica en su conjunto. La certeza sobre la vigencia de normas parcialmente modificadas puede obtenerse con un repositorio bien diseñado y con adecuado mantenimiento. Así mismo, se recomienda que los archivos PDF descargables del sitio web de la Asamblea estén en un formato accesible a la lectura parlante para personas con discapacidad visual y no como captura de pantalla.

Adicionalmente, para erradicar la discriminación no sólo de personas con discapacidad, se requiere de legislación específica. Por ejemplo, crear una Ley que regule las acciones frente a los distintos tipos de discriminación (directa o indirecta); o bien, qué medidas tomar ante la discriminación sistémica. De esta manera se pueden desarrollar en mayor medida las obligaciones sobre diseño universal o ajustes razonables, así como las reglas sobre la carga de la prueba. Así mismo, crear o concentrar las sanciones por incurrir en discriminación. Esta legislación debe armonizarse con la legislación del servicio público y sobre la vigilancia a los servidores públicos.

Para la armonización legislativa se sugiere tomar como base la Observación General No. 2 de Accesibilidad y la No. 7 de Participación emitidas por el Comité de expertos de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, así como alinearse a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente al ODS 11 y a la Nueva Agenda Urbana para incluir el tema de transporte accesible.

Por otro lado, se invita a impulsar la Agenda Urbana Nacional, así como el Plan Nacional de Movilidad Urbana y Sostenible con estrategias de acción para intervenir tanto nuevos sistemas de transporte accesibles como los existentes de una manera gradual pero continua. Así mismo, alinear los planes o programas con temas de usos de suelo, seguridad vial, transporte, medio ambiente y tecnologías bajo el principio de inclusión y diseño universal.

Además, se debe buscar los mecanismos para implementar la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades 2017-2021, tales como, fomentar alternativas de sistemas y medios de transporte público adaptados para personas con discapacidad y movilidad limitada, o fomentar la participación de las personas con discapacidad en la toma de decisiones sobre el transporte accesible.

## 5. Conclusiones

En conclusión, se puede decir que el análisis ayuda a determinar las siguientes cuestiones:

1.- Se debe investigar sobre cómo implementar un sistema de seguimiento al cumplimiento de la normativa técnica en accesibilidad para el sistema de transporte, tal como se establece en la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades 2017-2021. La competencia para verificar y sancionar las condiciones de accesibilidad debe otorgarse a un organismo que tenga capacidad técnica para este objetivo. La promulgación de una norma específica sobre accesibilidad debe establecer qué autoridad va a intervenir ante el sector público y privado para hacer exigible las condiciones de accesibilidad. El cumplimiento a las normas técnicas no debe ser una cuestión de buena voluntad,

así que puede crearse un instituto u organismo técnico especializado, encargado de hacer cumplir con normas técnicas nacionales y estándares internacionales; al que además corresponda coordinar con los diversos Gobiernos Autónomos Descentralizados. Incluso, analizar si puede crearse una superintendencia con competencias sobre el tema.

2.- Debe reformarse la legislación de manera que las normas que establecen sanciones usen una terminología más homogénea. La LOTTTSV clasifica las sanciones como de primera, segunda o tercera clase; mientras que, en otras normas, se trata de sanciones graves, leves o gravísimas.

3.- Debe reformarse la legislación para que las normas que se refieren a la presentación de proyectos arquitectónicos incluyan obligaciones sobre accesibilidad y fijar sanciones claras en caso de incumplimiento. Por ejemplo, las normas similares a la “Ordenanza de administración y control del territorio del Cantón Cayambe”.

4.- En general, la legislación y reglamentos relacionados con la participación y el control ciudadano deben reformarse para asegurar que las personas con discapacidad puedan participar en igualdad de condiciones. Por ejemplo, de norma a reformar es el Reglamento de las Veedurías para incorporar el estándar de participación de la CDPD.

5.- Debe modificarse la legislación civil y procedimental, de manera que se incorpore a las personas con discapacidad psicosocial y discapacidad intelectual en los mecanismos de participación y control social. Las personas que viven con esos tipos de discapacidad requieren que el Estado Ecuatoriano sistematice los servicios de Apoyos para la toma de decisiones y puedan participar de los mecanismos en igualdad de condiciones. Esto requiere que se eliminen estados innecesarios de interdicción.

6.- La legislación sobre contrataciones públicas debe reformarse para establecer exigencias sobre accesibilidad. La actual Ley Orgánica del Sistema Nacional de contrataciones no impone obligaciones claras o sanciones que permitan que los bienes y servicios contratados sean accesibles para las personas con discapacidad.

7.- Debe reformarse la legislación sobre control social de las compras públicas y adquisición de servicios, La Ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, las propias Convocatorias y actuaciones de los veedores ciudadanos deben incorporar la perspectiva de discapacidad y además, lograr que existan en veedores con distintos tipos de discapacidad, se debe asegurar la participación de sus organizaciones, todo en condiciones de accesibilidad (lengua de señas, braille, etc.).

8.- Hace falta una sistematización de las exigencias sobre accesibilidad y su régimen sancionador. Una ley que codifique las obligaciones y sanciones por incumplimiento, sobre la accesibilidad e identifique qué autoridades ejercen qué competencias o atribuciones sobre la materia; además, permite avanzar en los objetivos que el Plan Nacional de Desarrollo y la Agenda de Igualdad sobre Discapacidades se plantean. Debe complementarse con un manual o repositorio que incluya a los GADs y acuerdos relevantes de otras autoridades. Por ejemplo, en la Ley Orgánica de Comunicaciones hay sanciones, en las Ordenanzas sobre territorio hay reglas sobre documentación del proyecto arquitectónico, en las Ordenanzas sobre movilidad y transporte hay otras exigencias y así hasta tener una normativa demasiado atomizada para lograr el cumplimiento.

9.- Se deben buscar mecanismos de monitoreo para la implementación de la normatividad, por ejemplo, el de la CDPD o para temas de Movilidad, o garantizar que el tema se va a vigilar a través de los órganos internos de control dentro de las instituciones.

10.- Se recomienda buscar las brechas en los procesos de implementación e identificar si se requiere de capacitación a los involucrados que aplican la normativa existente sobre accesibilidad, tanto en el entorno físico como en transporte, a todos los niveles administrativos.

Estas conclusiones se enmarcan en el ámbito de generar políticas públicas que incluyan una participación efectiva de los principales involucrados, las personas con discapacidad pues las discapacidades no deben obstaculizar a nadie el ejercicio de su derecho humano a la libre circulación (Hyperlight Systems, 2018). De esta forma, evitar que las personas con discapacidad continúen enfrentándose a prácticas discriminatorias y barreras sistémicas, de actitud y ambientales en los sistemas legales que impiden su pleno acceso a la toma de decisiones (Pineda, 2020). Además, entender que las claves para la gobernanza de una ciudad inclusiva y accesible son la igualdad, la flexibilidad, la accesibilidad y aplicación de “Ajustes Razonables” para la adaptación de una ciudad para todos (Navarro Cano, 2016).

## Referencias

Asamblea Nacional del Ecuador. Constitución del Ecuador (2008). Registro Oficial No. 449. Ecuador. Obtenida de:

<https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/private/asambleanacional/filesasambleanacionalnameuid-29/2018-08-01-constitucion-reformada.pdf>.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2021). Cities as Spaces for Opportunities for All: Building Public Spaces for People with Disabilities, Children and Elders. Editor Libertun de Duren, Nora Ruth. Obtenido de: <https://publications.iadb.org/en/cities-spaces-opportunities-all-building-public-spaces-people-disabilities-children-and-elders>.

Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) (2020). Obstáculos a la participación. Obtenido de: <https://www.cdc.gov/ncbddd/spanish/disabilityandhealth/disability-barriers.html>.

Cities for All (2018). The Global Compact on Inclusive & Accessible Cities. Obtenido de: <http://www.cities4all.org/compact/>.

Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito (1997). Registro Oficial 226. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador. Obtenido de:

[http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/Archivos/Transparencia/2016/01enero/A2/ANEXOS/PROQU\\_CODIGO\\_MUNICIPAL\\_PARA\\_EL\\_DISTRITO\\_METROPOLITANO\\_DE\\_QUITO.pdf](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/Archivos/Transparencia/2016/01enero/A2/ANEXOS/PROQU_CODIGO_MUNICIPAL_PARA_EL_DISTRITO_METROPOLITANO_DE_QUITO.pdf).

Consejo Nacional de Competencias (2015). Resolución 0003-CNC-2015. Registro Oficial del Suplemento 475. Ecuador. <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/06/03NOR2015-RESOLUCIONCNC03.pdf>.

Consejo Nacional de Competencias, Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2013). Territorio y Descentralización: Transferencia de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Obtenido de:

<http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/transporte-escentralizacion.pdf>.

Consejo Nacional de Competencias (2012). Resolución 006-CNC-2012. Registro Oficial del Suplemento 712. Ecuador. Obtenido de: <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2012/10/Resol.006.transfiere-comp.-TTTpdf.pdf>.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (2017). Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades 2017-2021. Ecuador, Quito. Pp. 116.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) (2017). Edición Especial N° 140 del Registro Oficial: Resolución N° 0061-DE-2017 Refórmese el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos. Obtenido de: <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/12/Estatutos-Organico-Conadis.pdf>.

Estatuto por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2013). Registro Oficial suplemento 93. Ecuador. Obtenida de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/ACUERDO-MINISTERIAL-36-ESTATUTO-POR-PROCESOS-DEL-MTOP.pdf>.

EuCAN – European Concept for Accessibility Network c/o Info-Handicap Luxembourg (2008). European Concept for Accessibility. Obtenido de: [www.eca.lu](http://www.eca.lu).

Fernández Güell, J. M. (2012). Los factores de cambio que moldearán el futuro desarrollo de las ciudades. *Revista española de desarrollo y cooperación*.

*Guía metodológica de planificación estratégica para empresas públicas de la Función Ejecutiva 1*(2015). Coordinación General de Empresas Públicas Dirección de Gestión Empresarial Pública Senplades / Quito. Glosario. 17

Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública (2004). Registro Oficial Suplemento 337. Ecuador. Obtenida de:

<https://www.educacionsuperior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/09/LOTAIP.pdf>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2013). Norma Ecuatoriana Vial NEVI-12 MTOP. Volumen N.3 Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos y Puentes. Obtenido de: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013\\_Manual\\_NEVI-12\\_VOLUMEN\\_3.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013_Manual_NEVI-12_VOLUMEN_3.pdf).

Ley Orgánica de Discapacidades (2012). Registro Oficial Suplemento 796. Ecuador. Obtenida de:

[https://www.consejodis-capacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley\\_organica\\_discapacidades.pdf](https://www.consejodis-capacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley_organica_discapacidades.pdf).

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (2016). Suplemento – Registro Oficial No 790 República del Ecuador. Obtenido de:

<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu166410.pdf>.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008). Registro Oficial Suplemento 398. Ecuador. Obtenida de: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>.

Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados (2011). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Ecuador. Obtenido de: [https://ame.gob.ec/ame/pdf/cootad\\_2012.pdf](https://ame.gob.ec/ame/pdf/cootad_2012.pdf).

Naciones Unidas (2016). Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de: <http://www.sela.org/media/2262361/agenda-2030-y-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible.pdf>.

Naciones Unidas (2017). Nueva Agenda Urbana. Hábitat III. Obtenida de: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

Navarro Cano, Nieves (2016). Gobernanza y Desarrollo Inclusivo en Materia de Accesibilidad y Rehabilitación de Ciudades Emergentes. WPSReview International on Sustainable Housing and Urban Renewal. Obtenido de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5817889&info=resumen>

Ordenanza de Creación de la Empresa Pública de Municipal de Movilidad de Cayambe (2017).

Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe. Ecuador. Obtenido de: <https://epmmc.gob.ec/wp-content/uploads/2018/10/ORDENAZA-DE-CREACION-DE-LA-EPMMC-09-08-2017.pdf>.

Ordenanza de Derechos de Personas con Discapacidad de Cayambe (2018). Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe. Ecuador. Obtenido de: [http://municipiocayambe.gob.ec/images/](http://municipiocayambe.gob.ec/images/ley_transparencia/Ordenanzas/2018/1.2018%20Ordenanza%20que%20regula%20los%20derechos%20de%20las%20 personas%20con%20discapacidad.PDF)

[ley\\_transparencia/Ordenanzas/2018/1.2018%20Ordenanza%20que%20regula%20los%20derechos%20de%20las%20 personas%20con%20discapacidad.PDF](http://municipiocayambe.gob.ec/images/ley_transparencia/Ordenanzas/2018/1.2018%20Ordenanza%20que%20regula%20los%20derechos%20de%20las%20 personas%20con%20discapacidad.PDF).

Ordenanza Metropolitana 003 (2014) Sustitutiva de las Ordenanzas Metropolitanas Nos. 140, 194, 197 Y 297, que regula la conformación, funcionamiento y operación de las Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador.

Obtenida de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/2014\\_2/ORDM0003.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Concejo%20Abierto/Ordenanzas/2014_2/ORDM0003.pdf).

Ordenanza de Administración y Control del Territorio del Cantón Cayambe. Gobierno Autónomo Descentralizado Inter- cultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe. Ecuador. Obtenido de: <https://municipiocayambe.gob.ec/ordenanzas-2015/>.

Ordenanza de Planificación, Regulación y Control Del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en El Cantón Cayambe. Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe. Ecuador. Obtenido de: <https://epmmc.gob.ec/wp-content/uploads/2018/09/ORDENANZA-DE-TRANSITO-para-subir.pdf>.

Ordenanza de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe. Ecuador. Obtenido de:

[http://municipiocayambe.gob.ec/images/ley\\_transparencia/LOTAIP/2018/literales/a2/57.%20REGLAMENTO%20A%20LA%20ORDENANZA%20DEL%20SISTEMA%20ROTATIVO%20TARIFADO.PDF](http://municipiocayambe.gob.ec/images/ley_transparencia/LOTAIP/2018/literales/a2/57.%20REGLAMENTO%20A%20LA%20ORDENANZA%20DEL%20SISTEMA%20ROTATIVO%20TARIFADO.PDF).

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012). Decreto Ejecutivo 1196. Ecuador. Obtenida de: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2017). Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva de la República del Ecuador. Obtenido de: [http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/Organigrama-Funcion-Ejecutiva\\_25-05-2017.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/Organigrama-Funcion-Ejecutiva_25-05-2017.pdf)

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2017). Plan Nacional de Desarrollo “Toda Una Vida 2017-2021”. Obtenido de: [http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL\\_OK.compressed1.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_OK.compressed1.pdf).

Ordenanza 3457 Sustitutiva a la Ordenanza no. 3445 que Contiene las Normas de Arquitectura y Urbanismo. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador. Obtenida de:

[http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%20C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%20C3%91OS%20ANTERIORES/ORD-3457%20-%20NORMAS%20DE%20ARQUITECTURA%20Y%20URBANISMO.pdf).

Ordenanza Metropolitana No. 0185 que Regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador. Obtenida de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/OR-](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/OR-)

DENANZAS%20MUNICIPALES%202017/ORDM%20-  
%20185%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20Imple-  
mentaci%C3%B3n%20Sistemas%20Inteligentes%20de%20transporte.pdf.

Ordenanza Metropolitana No. 0282 que Regula el Uso, Rehabilitación y Mantenimiento de las Aceras, Mantenimiento de las Fachadas y Cerramientos; y, Preservación del Arbolado Público Urbano en el Distrito Metropolitano de Quito. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador. Obtenida de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202012/ORDM-0282%20%20%20%20ACERAS,%20FACHADAS%20Y%20CERRAMIENTOS-MANTENIMIENTO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202012/ORDM-0282%20%20%20%20ACERAS,%20FACHADAS%20Y%20CERRAMIENTOS-MANTENIMIENTO.pdf).

Ordenanza No. 054 para la Fijación de la Tarifa Preferencial para Personas con Discapacidad en el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Internacional Urbano del Distrito Metropolitano de Quito. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Ecuador. Obtenida de: [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202015/ORDM%20-%20054%20%20%20%20%20%20%20%20Transporte%20p%C3%BAblico%20in-tracantonal%20-%20Tarifa%20preferencial%20personas%20capacidades%20especiales.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202015/ORDM%20-%20054%20%20%20%20%20%20%20%20Transporte%20p%C3%BAblico%20in-tracantonal%20-%20Tarifa%20preferencial%20personas%20capacidades%20especiales.pdf).

Pineda, V. (2020). "Building the Inclusive City Governance, Access, and the Urban Transformation of Dubai". Berkeley, CA.: Palgrave Macmillan. 175.

Pineda, V. et al. (2016). "The inclusion imperative: forging an inclusive new urban agenda". World Enabled y CBM. Obtenido de: [https://worldenabled.org/wp-content/uploads/2019/09/20161012-The-Inclusion-Imperative\\_Towards-Disability-inclusive-and-Accessible-Urban-Development.pdf](https://worldenabled.org/wp-content/uploads/2019/09/20161012-The-Inclusion-Imperative_Towards-Disability-inclusive-and-Accessible-Urban-Development.pdf)

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2017). Decreto Ejecutivo No. 34-2017. Obtenido de: [http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/07/decreto\\_34\\_2017-junio-15\\_20170515094145.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/07/decreto_34_2017-junio-15_20170515094145.pdf).

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2014). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN- ISO 21542: Edificación Accesibilidad del Entorno Construido. Obtenido de: [http://181.112.149.204/buzon/normas/nte\\_inen\\_iso\\_21542\\_ext.pdf](http://181.112.149.204/buzon/normas/nte_inen_iso_21542_ext.pdf).

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2015). Código de Práctica Ecuatoriano CPE INEN 21-1: Directrices para el Desarrollo de Normas sobre Sistemas de Transporte. Necesidades de las Personas con Discapacidad y Adultos Mayores. Parte 1: Directrices Básicas. Obtenido de: [http://181.112.149.204/buzon/normas/cpe\\_inen\\_21-1.pdf](http://181.112.149.204/buzon/normas/cpe_inen_21-1.pdf).

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2015). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2205 Enmienda 1: Vehículos Automotores. Bus Urbano. Requisitos. Obtenido de: <http://www.tungurahua.gob.ec/carrocero/wp-content/uploads/2016/09/NTE-2205.pdf>.

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2015). Código de Práctica Ecuatoriano CPE INEN 21-1: Directrices para el Desarrollo de Normas sobre Sistemas de Transporte. Necesidades de las Personas con Discapacidad y Adultos Mayores. Parte 1: Directrices Básicas. Obtenido de: [http://181.112.149.204/buzon/normas/cpe\\_inen\\_21-1.pdf](http://181.112.149.204/buzon/normas/cpe_inen_21-1.pdf).

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2015). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2205 Enmienda 1: Vehículos Automotores. Bus Urbano. Requisitos. Obtenido de: <http://www.tungurahua.gob.ec/carrocero/wp-content/uploads/2016/09/NTE-2205.pdf>.

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2015). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2849-1: Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Parte 1: Criterios DALCO para Facilitar la Accesibilidad al Entorno. Obtenido de: [https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/norma\\_inen\\_2849\\_1\\_criterios\\_DALCO.pdf](https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/norma_inen_2849_1_criterios_DALCO.pdf).

Servicio Ecuatoriano de Normalización (2017). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2292: Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Terminales, Estaciones y Paradas de Transporte. Requisitos. Obtenido de: <https://www.habitaty-vivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2292-TERMINALES-ESTACIONES-Y-PARADAS-DE-TRANSPORTE.pdf>.

Shakespeare, T. (2008). Debating disability. *Journal of medical ethics*, 34(1), 11-14.

Subirats, Joan (2004). Los Retos Urbanos en el Ámbito Social. Instituto de Gobierno y Políticas Públicas-UAB, Cotec-Gijón. España.

United States Department of Transportation. Accessible Transportation Technologies Research Initiative. Obtenido de : [https://www.its.dot.gov/research\\_areas/attri/index.htm](https://www.its.dot.gov/research_areas/attri/index.htm).

UN DESA (2018). "Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo". Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Obtenido de: <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>

World Health Organization (2011). World Report on Disability. Obtenido de: [https://www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/report.pdf](https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf).