

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
ECONOMÍA EMPRESARIAL**

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema: "Gestión pública en el Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia a personas con discapacidad en el transporte público"

Trabajo de Integración Curricular previo a la obtención del
título de Licenciada en Administración Pública

AUTORAS: Aguilar Tinoco María Jose

Orrala Benavides Katty Stefania

TUTORA: Msc. Hada Esther Solórzano Robinson

Tulcán, 2025.

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que las estudiantes Aguilar Tinoco Maria Jose y Orrala Benavides Katty Stefania con el número de cédula 070604869-1 y 172726384-8 respectivamente han desarrollado el Trabajo de Integración Curricular: "Gestión pública en el distrito metropolitano de Quito y su incidencia en las personas con discapacidad en el transporte público."

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de la Unidad de Integración Curricular, Titulación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizo la presentación de la sustentación para la calificación respectiva

Msc. Hada Esther Solórzano Robinson
TUTOR

Tulcán, diciembre de 2025

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente Trabajo de Integración Curricular constituye un requisito previo para la obtención del título de Licenciada en la Carrera de administración pública de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Yo, Aguilar Tinoco Maria Jose y Orrala Benavides Katty Stefania con cédula de identidad número 070604869-1 y 172726384-8 respectivamente declaramos que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que hemos llegado son de nuestra absoluta responsabilidad.



Aguilar Tinoco Maria Jose

AUTORA



Orrala Benavides Katty Stefania

AUTORA

Tulcán, diciembre de 2025

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Nosotras Aguilar Tinoco Maria Jose y Orrala Benavides Katty Stefania declaramos ser autor de los criterios emitidos en el Trabajo de Integración Curricular: "Gestión pública en el Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la inclusión a personas con discapacidad en el transporte público" y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes de posibles reclamos o acciones legales.



Aguilar Tinoco Maria Jose

AUTORA



Orrala Benavides Katty Stefania

AUTORA

Tulcán, diciembre de 2025

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradezco a Dios, ya que este logro no sería posible sin el amor y apoyo incondicional de mi familia. A mis padres, Rubén Orrala y Jacqueline Benavides, les agradezco por ser mi ejemplo de esfuerzo, dedicación y perseverancia; sus enseñanzas y sacrificios han sido mi mayor inspiración. A mis hermanos, Alex Orrala y Evelin Benavides, por su cariño, comprensión y por estar siempre presentes en los momentos más importantes de mi vida, su apoyo ha sido invaluable. A mi esposo, Andres Vallejo, por ser mi compañero, mi soporte emocional y por creer en mí incluso en los momentos más difíciles, tu amor y paciencia han sido mi motor para seguir adelante. Y, por supuesto, a mi hijo, Matias Vallejo, quien es mi mayor motivación y razón para superarme cada día; este logro es también para ti, con la esperanza de que te inspire a perseguir tus sueños con determinación y pasión. Sin embargo, quiero expresar mi más profundo agradecimiento a mi tutora por su guía, paciencia y valiosos consejos durante la realización de esta tesis; su experiencia y dedicación han sido pilares fundamentales para la culminación de este proyecto. Este trabajo es el resultado no solo de mi esfuerzo, sino del apoyo incondicional de todos ustedes, a quienes dedico esta tesis con todo mi amor y gratitud.

Katty Stefania Orrala Benavides.

En primer lugar, agradezco a Dios por haberme dado la fuerza, la sabiduría y la perseverancia necesaria para culminar esta etapa tan importante en mi vida.

A mi familia, por su amor incondicional, y por creer en mí incluso en los momentos más difíciles. En especial a mi madre Rosario Tinoco, cuyo esfuerzo, consejos y valores han sido pilares fundamentales en mi formación personal y académica, tu amor incondicional, tu entrega y tu apoyo constante han sido el motor que me impulsó a seguir adelante en los momentos más difíciles. Cada logro que hoy celebro es también tuyo, porque sin tu sacrificio, y tu cariño, nada de esto habría sido posible. Esta tesis es un reflejo del esfuerzo que compartimos juntas. A mi asesora de tesis, por su guía, orientación y paciencia durante el desarrollo de este trabajo. Sus aportes fueron fundamentales para la mejora y el enfoque riguroso del estudio.

Maria Jose Aguilar Tinoco

DEDICATORIA

A mis padres, por ser mi guía y mi fortaleza.

A mis hermanos, por su complicidad y apoyo incondicional.

A mi esposo, por ser mi compañero de vida y mi mayor aliado.

Y a mi hijo, mi razón de ser y mi mayor inspiración.

Esta tesis es para ustedes, con todo mi amor.

Katty Stefania Orrala Benavides

Dedico este trabajo, con todo mi amor y gratitud, a mi madre,
mi mayor ejemplo de fortaleza, entrega y amor incondicional.

Gracias por estar a mi lado en cada paso, por tus consejos, tu apoyo constante y tu fe inquebrantable en mí.

Cada logro en mi vida lleva tu huella.

También dedico esta tesis a mi familia, por su cariño, comprensión y apoyo incondicional a lo largo de este camino.

Gracias por ser mi refugio, mi motivación y mi mayor orgullo.

Este logro no es solo mío, sino de todos ustedes, que han estado a mi lado en cada etapa.

Maria Jose Aguilar Tinoco

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| RESUMEN | 10 |
| ABSTRACT..... | 11 |
| INTRODUCCIÓN..... | 12 |
| I. EL PROBLEMA | 13 |
| 1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 13 |
| 1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA | 15 |
| 1.3. JUSTIFICACIÓN | 15 |
| 1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN | 22 |
| 1.4.1. Objetivo General..... | 22 |
| 1.4.2. Objetivos Específicos | 22 |
| 1.4.3. Preguntas de Investigación | 23 |
| II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 24 |
| 2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN | 24 |
| 2.2. MARCO TEÓRICO..... | 26 |
| 2.2.1 Teoría de la Implementación de Políticas Públicas | 26 |
| 2.2.2. Teoría del Modelo Social de la Discapacidad | 27 |
| 2.2.3. Teoría de la Nueva Gestión Pública..... | 27 |
| 2.2.4. Teoría de la Justicia Espacial..... | 27 |
| 2.2.5. Enfoque de Derechos Humanos..... | 28 |
| 2.2.6. Teoría de la Participación Ciudadana | 28 |
| 2.3. MARCO LEGAL | 34 |
| III. METODOLOGÍA | 46 |
| 3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO | 46 |
| 3.1.1. Tipo de Investigación..... | 46 |
| 3.1.2. Diseño de Investigación | 46 |
| 3.1.3. Nivel de Investigación | 47 |

| | |
|---|-----------|
| 3.2. IDEA A DEFENDER | 47 |
| 3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES..... | 48 |
| 3.4. MÉTODOS UTILIZADOS | 50 |
| 3.5 ANÁLISIS ESTADÍSTICO..... | 51 |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN | 54 |
| 4.1. RESULTADOS | 54 |
| 4.2. DISCUSIÓN | 68 |
| V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 72 |
| 5.1. CONCLUSIONES..... | 72 |
| 5.2. RECOMENDACIONES | 73 |
| VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 75 |
| VII. ANEXOS | 80 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1 Marco legal | 45 |
| Tabla 2 Operacionalización de variables..... | 49 |
| Tabla 3 Mapeo de entrevistados | 52 |
| Tabla 4 Primera entrevista | 65 |
| Tabla 5 Segunda entrevista | 66 |
| Tabla 6 Tercera entrevista | 67 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1. Discapacidad | 55 |
| Figura 2 Barreras de movilidad..... | 56 |
| Figura 3. Incidentes en el transporte público | 57 |
| Figura 4. Conocimiento de programas de apoyo | 58 |
| Figura 5. Recomienda usar el transporte público | 59 |
| Figura 6 Respeto de espacio en el transporte público. | 60 |
| Figura 7. Modos de transportes público. | 61 |
| Figura 8. Señalización de paradas. | 62 |

Figura 9. Mejora de los usuarios con las personas con discapacidad con campañas63

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 Acta de la sustentación de Predefensa del TIC80

ANEXO 2 Certificado del abstract por parte de idiomas81

ANEXO 3 Entrevista transporte público (metro)81

ANEXO 4 Trolebus81

ANEXO 5 Metro81

ANEXO 6 Corredor sur occidental81

RESUMEN

El presente trabajo analiza la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público. Se identifican las barreras físicas y operativas que limitan el acceso de este grupo vulnerable al sistema de transporte, evaluando la efectividad de las políticas implementadas.

A través de un enfoque mixto que combina métodos cuantitativos y cualitativos, se identificaron diversas barreras que obstaculizan el uso del transporte público por parte de personas con discapacidad, tales como la falta de infraestructura adecuada, el mal funcionamiento de rampas y ascensores, la escasez de señalización accesible y la limitada cantidad de vehículos inclusivos. Además, se observó una insuficiente capacitación del personal y una falta de sensibilización en la comunidad, así como problemas en la coordinación entre instituciones encargadas del sistema de movilidad.

Entre los principales hallazgos se destacan la falta de infraestructura adecuada, la insuficiente capacitación del personal y la escasa sensibilización de la comunidad, esto abarca desde las estaciones y paradas hasta los vehículos mismos. Nos interesa también saber por la presencia y funcionalidad de elementos como rampas de acceso, ascensores, señalización táctil y auditiva, espacios reservados y seguros dentro de los autobuses o tranvías, sistemas de frenado y anuncios de parada accesibles

Además, se evidenció la necesidad de una mayor coordinación entre las entidades responsables del transporte público y la participación activa de las personas con discapacidad en la toma de decisiones.

Este estudio no solo proporciona una evaluación crítica de la situación actual, sino que también ofrece recomendaciones concretas para mejorar las políticas públicas en este ámbito.

Palabras clave: Gestión pública, transporte público, inclusión, discapacidad, accesibilidad.

ABSTRACT

This paper analyzes the public management of Quito Metropolitan District and its impact on the inclusion of people with disabilities in public transportation. It identifies the physical and operational barriers that limit this vulnerable group's access to the transportation system, evaluating the effectiveness of the policies implemented. Using a mixed approach that combines quantitative and qualitative methods, various barriers were identified that hinder the use of public transportation by persons with disabilities, such as the lack of adequate infrastructure, malfunctioning ramps and elevators, a shortage of accessible signage, and a limited number of inclusive vehicles. In addition, insufficient staff training and a lack of awareness in the community were observed, as well as problems in coordination between institutions responsible for the mobility system. Among the main findings are the lack of adequate infrastructure, insufficient staff training, and low community awareness, ranging from stations and stops to the vehicles themselves. Additionally, the presence and functionality of elements such as access ramps, elevators, tactile and audible signage, reserved and safe spaces inside buses or trams, braking systems, and accessible stop announcements were also examined. In addition, the need for greater coordination between public transport authorities and the active participation of persons with disabilities in decision-making was highlighted. This study not only provides a critical assessment of the current situation, but also offers concrete recommendations for improving public policies in this area.

KEYWORDS: Gestión pública, transporte público, inclusión, discapacidad, accesibilidad.

INTRODUCCIÓN

La movilidad es un derecho fundamental que permite a las personas acceder a servicios esenciales, oportunidades laborales y actividades comunitarias. Sin embargo, para las personas con discapacidad, este derecho se ve limitado por barreras físicas, operativas y actitudinales que dificultan su uso del transporte público. En el Distrito Metropolitano de Quito, a pesar de los avances en políticas y normativas que promueven la accesibilidad, persisten desafíos significativos que afectan la inclusión de este grupo vulnerable en el sistema de transporte.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la gestión pública del Municipio de Quito y su incidencia en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público durante el periodo 2024-2025. Se busca identificar las barreras que limitan el acceso de este grupo, evaluar la efectividad de las políticas implementadas y proponer mejoras que garanticen una movilidad inclusiva y accesible. Para ello, se empleará un enfoque mixto que combina métodos cualitativos y cuantitativos, incluyendo entrevistas a funcionarios, usuarios y representantes de organizaciones relacionadas con la discapacidad, así como encuestas para recopilar datos sobre la percepción de la accesibilidad.

Este estudio no solo contribuye a llenar un vacío en la investigación sobre la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público en Quito, sino que también busca generar conciencia sobre la importancia de la accesibilidad como un derecho fundamental. Además, se espera que los resultados y recomendaciones de este trabajo sirvan como base para futuras políticas públicas que promuevan una ciudad más inclusiva y equitativa.

I. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A nivel global, la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público es un desafío persistente. Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2023), más de mil millones de personas viven con alguna forma de discapacidad, y el 80% de ellas reside en países en desarrollo, donde las barreras de accesibilidad son más pronunciadas. El Banco Mundial (2022) señala que la falta de transporte accesible limita el acceso a empleo, educación y servicios de salud, perpetuando ciclos de pobreza y exclusión. El Fondo Monetario Internacional (FMI, 2021) destaca que la inversión en infraestructura accesible no solo es un imperativo ético, sino también económico, ya que puede incrementar la productividad y reducir los costos asociados a la exclusión social.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), más del 15% de la población mundial vive con algún tipo de discapacidad, enfrentando barreras significativas en su movilidad urbana. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, específicamente el Objetivo 11, enfatiza la necesidad de proporcionar sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos. Sin embargo, como señala Litman (2021), persiste una "invisibilidad estadística" que dificulta la planificación adecuada de políticas de transporte inclusivo.

En América Latina, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022) reporta que solo el 30% de los sistemas de transporte público en la región cumplen con estándares básicos de accesibilidad. En la Comunidad Andina, países como Ecuador, Colombia y Perú enfrentan desafíos similares, con normativas robustas, pero implementación insuficiente. El Plan Estratégico de Desarrollo Integral (PENUL, 2023) identifica la movilidad inclusiva como una prioridad para reducir las desigualdades urbanas, pero advierte sobre la falta de coordinación interinstitucional y financiamiento adecuado.

La CEPAL (2023) reporta que solamente el 25% de los sistemas de transporte masivo en la región cumplen con estándares mínimos de accesibilidad. Rodríguez y Vázquez (2022) identifican que la fragmentación institucional y la falta de continuidad en las políticas públicas constituyen los principales obstáculos para la implementación efectiva de normativas de accesibilidad.

En Ecuador, el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS, 2023) reporta que el 6.4% de la población tiene discapacidad, y el 70% enfrenta

barreras en el transporte público. A pesar de la Ley Orgánica de Discapacidades (2012) y el Plan Nacional de Desarrollo "Planifica Ecuador" (2021), que promueven la accesibilidad, persisten problemas como la falta de infraestructura adaptada y capacitación del personal. A nivel local, el Municipio de Quito ha implementado ordenanzas como la 024 y 030 para garantizar accesibilidad, pero un estudio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (2023) revela que solo el 40% de las estaciones de Metro y el 20% de los buses convencionales cumplen con estos estándares. Esto evidencia una brecha crítica entre la normativa y su ejecución, afectando directamente la calidad de vida de las personas con discapacidad.

El CONADIS (2024) reporta que el 7.2% de la población ecuatoriana tiene discapacidad, siendo Quito el cantón con mayor concentración de personas en esta condición. A pesar de la vigencia de la Ley Orgánica de Discapacidades desde 2012, Bolaños Moreno (2023) evidencia que "la implementación de las disposiciones sobre accesibilidad en el transporte presenta graves deficiencias, constituyendo una barrera estructural para el ejercicio de derechos fundamentales" (p. 45).

El transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, aunque ha avanzado en la implementación de medidas para mejorar la accesibilidad, aún enfrenta desafíos significativos en cuanto a la inclusión de personas con discapacidad. A pesar de la existencia de normativas y programas específicos, persisten barreras que limitan el acceso equitativo al transporte público, como la falta de infraestructura adecuada, la insuficiente capacitación del personal y la escasa sensibilización de la comunidad. Uno de los problemas más evidentes es la falta de adaptación de la infraestructura urbana. Aunque el sistema de transporte masivo, como el Metro de Quito, ha incorporado algunas medidas de accesibilidad, como ascensores y rampas, estas no siempre están en funcionamiento o no cubren todas las estaciones. Por otro lado, el sistema de buses convencionales y trolebuses carece de mecanismos adecuados para facilitar el abordaje de personas con movilidad reducida, como plataformas elevadoras o espacios reservados para sillas de ruedas.

Otro aspecto crítico es la falta de coordinación entre las diferentes entidades responsables del transporte público. La fragmentación en la gestión del sistema de transporte dificulta la implementación de políticas integrales que garanticen la accesibilidad en todos los niveles. Esto se refleja en la falta de un plan maestro de movilidad inclusiva que aborde las necesidades específicas de las personas con discapacidad de manera holística.

Además, la falta de datos actualizados y desagregados sobre el uso del transporte público por parte de personas con discapacidad limita la capacidad de las autoridades para diseñar políticas basadas en evidencia. Sin información precisa, es difícil identificar las rutas más utilizadas, los horarios de mayor demanda y los principales puntos de conflicto, lo que impide una planificación efectiva.

Por último, la participación de las personas con discapacidad en la toma de decisiones relacionadas con el transporte público es limitada. Aunque existen organizaciones que representan a este grupo, su voz no siempre es escuchada en los procesos de diseño e implementación de políticas. Esto genera una desconexión entre las necesidades reales de las personas con discapacidad y las soluciones propuestas por las autoridades.

- Infraestructura inadecuada: Solo el 35% de las estaciones del sistema Trolebús-Eco vía cuentan con rampas funcionales permanentes (EPMTPQ, 2024).
- Capacitación insuficiente: El 78% del personal operativo no ha recibido formación especializada en atención a personas con discapacidad (Sindicato de Chóferes de Quito, 2024)
- Brecha tecnológica: Los sistemas de información y comunicación del transporte no incorporan criterios de accesibilidad universal, excluyendo a personas con discapacidad visual y auditiva.
- Participación limitada: Las organizaciones de personas con discapacidad tienen escasa incidencia en la planificación del sistema de transporte, como lo demuestra Balarezo (2022) en su análisis de los procesos participativos municipales.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo ha incidido la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público durante el periodo 2024-2025?

1.3. JUSTIFICACIÓN

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008)

Art. 11.2 Igualdad y no discriminación

- Prohíbe toda forma de discriminación por discapacidad. El Estado debe adoptar medidas de acción afirmativa para promover la igualdad real.

Art. 47 Derechos de las personas con discapacidad

Reconoce los derechos a:

- Atención especializada en salud.
- Educación inclusiva y especializada.
- Trabajo en condiciones de igualdad.
- Accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Participación política y social.

Art.95. Participación ciudadana

- Establece el derecho de la ciudadanía a participar en los asuntos de interés público, a través de mecanismos como audiencias, veedurías, consultas populares y control social.

LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES (2011, reformada en 2019)

Art. 4. Creación del CONADIS

- Crea el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) como ente rector de las políticas públicas de discapacidad.

Art. 41. Capacitación a conductores

- Obliga a las escuelas de conducción a incluir en sus cursos el tema de la discapacidad y su normativa, para formar conductores conscientes y capacitados.

Art. 60. Accesibilidad en el transporte público

- Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. Las autoridades deben vigilar y sancionar el incumplimiento de las normas de accesibilidad.

Art. 61. Unidades accesibles

- Las cooperativas de taxis deben tener un porcentaje de unidades adaptadas para personas con movilidad reducida (no menos del 2% o al menos una unidad por cooperativa).

Art. 62.- Identificación vehicular

- Los vehículos que transporten personas con discapacidad recibirán una identificación especial que los exime de restricciones de circulación.

Art. 75.- Participación ciudadana

- Las personas con discapacidad y sus organizaciones tienen derecho a participar en la designación de sus representantes ante el CONADIS y en la formulación de políticas públicas.

CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD (ONU, 2006)

Art. 9.- Accesibilidad

- Los Estados deben eliminar barreras físicas, de transporte, comunicación y información para garantizar que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar plenamente. Incluye la adaptación de edificios, transporte, escuelas, hospitales y espacios públicos.

Art. 20.- Movilidad personal

- Los Estados deben facilitar la movilidad de las personas con discapacidad de la manera y en el momento que elijan, a un costo asequible. Esto incluye proporcionar ayudas técnicas, tecnología de apoyo y capacitación en movilidad.

Art. 29. Participación en la vida política y pública

- Garantiza el derecho a participar en la vida política y pública, incluido el derecho a votar, ser elegido y participar en la formulación de políticas.

REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES

Art. 18. Unidades de transporte accesibles

- Detalla que el porcentaje de unidades accesibles por cooperativa de taxis será como mínimo el 2% o una unidad, según el tamaño de la flota. También establece que las personas con discapacidad pagarán tarifa preferencial en el transporte público.

CONSEJO NACIONAL PARA LA IGUALDAD DE DISCAPACIDADES (CONADIS)

Funciones principales:

- Certificar la discapacidad.
- Registrar datos de personas con discapacidad.
- Fiscalizar el cumplimiento de la Ley.
- Promover la participación ciudadana.
- Emitir normativa técnica sobre accesibilidad.

MINISTERIO DE INCLUSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL (MIES)

- Entrega del Bono Joaquín Gallegos Lara para personas con discapacidad grave.
- Ejecuta programas de inclusión laboral y social.
- Promueve la participación organizada de personas con discapacidad.

ORDENANZA METROPOLITANA 024 (Accesibilidad)

- Estaciones de transporte público (rampas, ascensores, pisos táctiles).
- Paradas de buses accesibles.
- Señalización inclusiva (braille, audio, visual).

ORDENANZA METROPOLITANA 030 (Inclusión)

Obliga a todas las entidades públicas y privadas que presten servicios al público a:

- Contar con infraestructura accesible.
- Capacitar a su personal en atención inclusiva.
- Garantizar el acceso a la información en formatos accesibles.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA – MECANISMOS

- Veedurías ciudadanas: Organizaciones de personas con discapacidad pueden supervisar el cumplimiento de las políticas de transporte.
- Audiencias públicas: Espacios donde la ciudadanía puede opinar sobre proyectos de ordenanzas o planes de movilidad.
- Mesas de trabajo: CONADIS y el MIES convocan a organizaciones para diseñar políticas públicas.

Control social: La ciudadanía puede denunciar ante las instituciones incumplimientos de la ley (eje: buses sin rampas).

El transporte público es un elemento clave para la inclusión social, ya que permite a las personas con discapacidad acceder a servicios esenciales, oportunidades laborales y actividades comunitarias. Sin embargo, en Quito, persisten barreras físicas y operativas que limitan su movilidad, como la falta de accesibilidad en buses y estaciones, y la insuficiente capacitación del personal (CONADIS, 2023; Municipio de Quito, 2022). Esto contradice lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), ratificada por Ecuador, que garantiza el derecho a una movilidad independiente. Bolaños Moreno, M. (2022).

Esta investigación busca analizar la efectividad de las políticas y programas implementados por el Municipio de Quito (2022) para mejorar la accesibilidad del transporte público, identificando logros, desafíos y oportunidades para optimizar la movilidad de las personas con discapacidad. Además, se pretende contribuir al fortalecimiento de la gobernanza local y al bienestar de este grupo vulnerable, promoviendo una ciudad más inclusiva y accesible. Quezada Larriva, A. et al. (2023). La inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público no solo es un imperativo ético y legal, sino también una necesidad social y económica que

contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades. En el caso del Distrito Metropolitano de Quito, la accesibilidad del transporte público es un factor determinante para garantizar que este grupo vulnerable pueda ejercer sus derechos fundamentales, como el acceso a la educación, el trabajo, la salud y la participación ciudadana. Sin embargo, a pesar de los avances normativos y las iniciativas implementadas, persisten barreras que limitan la plena inclusión de las personas con discapacidad en el sistema de transporte. Scholl, L. et al. (2022).

Desde un punto de vista social, la falta de accesibilidad en el transporte público perpetúa la exclusión y la discriminación hacia las personas con discapacidad. La movilidad reducida no solo afecta su autonomía, sino que también limita su participación en actividades comunitarias, educativas y laborales. Esto genera un círculo vicioso de dependencia y marginación, donde las personas con discapacidad se ven obligadas a depender de terceros para desplazarse, lo que refuerza su exclusión social. Por lo tanto, mejorar la accesibilidad del transporte público no solo beneficia a las personas con discapacidad, sino que también contribuye a construir una sociedad más justa, equitativa y cohesionada. Rickert, T.; Venter, C.; Maunder, D. (2023).

La movilidad accesible es un determinante social de la salud y el bienestar. Como sostiene Sen (2000), la capacidad de moverse libremente es un componente esencial del desarrollo humano. La exclusión del transporte público condena a las personas con discapacidad a la dependencia y al aislamiento social, perpetuando ciclos de pobreza y exclusión. El presente estudio contribuirá a visibilizar estas realidades y proponer soluciones concretas.

Desde una perspectiva económica, la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público tiene un impacto positivo en la productividad y el desarrollo local. Al facilitar su movilidad, se les brinda la oportunidad de acceder a empleos, educación y servicios de salud, lo que a su vez reduce los costos asociados con la dependencia y la exclusión. Además, un sistema de transporte accesible puede atraer a más usuarios, lo que beneficia económicamente a las empresas operadoras y al municipio. En este sentido, invertir en transporte accesible no es solo un gasto, sino una inversión que genera retornos sociales y económicos significativos. Prieto-Flores, M.-E. & Rosenberg, M. W. (2021).

Desde el ámbito legal, Ecuador cuenta con un marco normativo robusto que promueve la inclusión y la accesibilidad. La Constitución del Ecuador (2008)

establece que todas las personas tienen derecho a la movilidad y a la accesibilidad universal. Además, la Ley Orgánica de Discapacidades (2012) y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ratificada por Ecuador en 2008) obligan al Estado a garantizar que las personas con discapacidad puedan vivir de manera independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, incluido el transporte. Sin embargo, la implementación de estas normativas en el transporte público de Quito aún presenta desafíos significativos, lo que justifica la necesidad de evaluar y mejorar las políticas existentes. Nazif, J. I. (2011).

La inversión en accesibilidad genera retornos económicos significativos. Prieto-Flores & Rosenberg (2023) demuestran que, por cada dólar invertido en transporte accesible, se generan 3 dólares en beneficios sociales por concepto de mayor productividad, reducción de dependencia y dinamización económica. El estudio cuantificará estos beneficios potenciales para el DMQ.

El marco jurídico ecuatoriano establece obligaciones claras. El Art. 47 de la Constitución reconoce el derecho a la accesibilidad, mientras que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Art. 9 y 20) establece estándares internacionales vinculantes. Sin embargo, como advierte Nazif (2022), "la existencia de normativa robusta no garantiza su efectividad sin mecanismos de exigibilidad y seguimiento adecuados" (p. 123). Esta investigación identificará los vacíos en la implementación normativa.

Desde un enfoque institucional, el Municipio de Quito ha implementado diversas iniciativas para mejorar la accesibilidad del transporte público, como la incorporación de buses con rampas y espacios reservados para sillas de ruedas, así como la construcción de estaciones accesibles en el Metro de Quito. Sin embargo, estas medidas no siempre son suficientes o efectivas, ya que no abordan de manera integral todas las barreras que enfrentan las personas con discapacidad. Por ejemplo, la falta de capacitación del personal y la insuficiente sensibilización de la comunidad limitan el impacto de estas iniciativas. Por lo tanto, es necesario realizar un análisis crítico de la gestión pública en este ámbito, identificando las brechas y proponiendo soluciones que permitan una verdadera inclusión. Wahyuni, E. S.; Murti, B.; Joebagio, H. (2016).

Desde una perspectiva académica, este trabajo contribuye a llenar un vacío en la investigación sobre la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público en Quito. Aunque existen estudios sobre la accesibilidad en general, son

escasos los que se enfocan específicamente en el transporte público y su impacto en la inclusión social. Este estudio no solo proporcionará datos actualizados sobre la situación actual, sino que también ofrecerá recomendaciones concretas para mejorar las políticas públicas en este ámbito. Además, servirá como base para futuras investigaciones y como herramienta de incidencia para las autoridades locales y las organizaciones de la sociedad civil. Institute for Transportation and Development Policy & World Enabled (2022).

Existe una brecha en la literatura especializada sobre transporte inclusivo en Ecuador. Mientras Bolaños Moreno (2022) aborda el marco normativo y Mejía Gómez & Segovia Cueva (2024) analizan aspectos técnicos de accesibilidad, son escasos los estudios que integran perspectivas de gestión pública, derechos humanos y experiencia usuaria. Esta investigación llena ese vacío mediante un enfoque multidimensional.

Finalmente, desde un enfoque humano, este trabajo busca visibilizar las necesidades y desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en su día a día. Al analizar la gestión pública del transporte en Quito, se pretende generar conciencia sobre la importancia de la accesibilidad y la inclusión, no solo como un derecho, sino como una responsabilidad compartida de toda la sociedad. La movilidad es un elemento clave para la dignidad humana, y garantizar que todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan desplazarse de manera segura y autónoma es un paso fundamental hacia la construcción de una ciudad más inclusiva y humana. Bolaños Moreno, Mónica Estefanía (2022).

La inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público es un tema de gran relevancia en el contexto actual, donde las ciudades buscan ser más sostenibles, inclusivas y accesibles. En Quito, una ciudad en constante crecimiento y transformación es fundamental garantizar que el desarrollo urbano no deje a nadie atrás. Sin embargo, las personas con discapacidad enfrentan barreras que limitan su movilidad y, por ende, su participación plena en la vida social y económica de la ciudad. Moreno Andrade, Arturo Andrés (2011).

Uno de los aspectos más críticos es la accesibilidad física. Aunque el Metro de Quito ha sido diseñado con estándares de accesibilidad, como ascensores y rampas, estos no siempre están disponibles o en funcionamiento. Por otro lado, el sistema de buses convencionales y trolebuses carece de mecanismos adecuados para facilitar el

abordaje de personas con movilidad reducida. Esto no solo limita su acceso al transporte, sino que también afecta su autonomía y calidad de vida.

Otro aspecto importante es la sensibilización y capacitación del personal. Muchos conductores y auxiliares no están preparados para atender a personas con discapacidad, lo que genera situaciones de discriminación o falta de apoyo. La falta de capacitación y sensibilización contribuye a perpetuar barreras actitudinales que limitan la inclusión de este grupo en el transporte público. Bolaños Moreno, Mónica Estefanía (2018).

Además, la falta de datos actualizados sobre el uso del transporte público por parte de personas con discapacidad dificulta la planificación y diseño de políticas públicas efectivas. Sin información precisa, es difícil identificar las rutas más utilizadas, los horarios de mayor demanda y los principales puntos de conflicto, lo que impide una planificación efectiva. Mejía Gómez, Gabriela & Segovia Cueva, Fausto (2025).

Por último, la participación ciudadana es un elemento clave para garantizar que las políticas públicas respondan a las necesidades reales de las personas con discapacidad. Sin embargo, su voz no siempre es escuchada en los procesos de diseño e implementación de políticas, lo que genera una desconexión entre las necesidades reales y las soluciones propuestas.

En este contexto, esta investigación se justifica por su potencial para generar un impacto positivo en la vida de las personas con discapacidad y en la sociedad en general. Al analizar la gestión pública del transporte en Quito y proponer mejoras, se contribuye a construir una ciudad más inclusiva, accesible y equitativa, donde todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan ejercer sus derechos y participar plenamente en la vida social y económica. Gavilanes Trujillo, Vanessa Paola & Zárate Rodríguez, David Enrique (2014).

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Analizar la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público durante el periodo 2024-2025.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Analizar la capacitación del personal como componente de la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito en la percepción de accesibilidad y trato de las personas con discapacidad en el transporte público.

- Identificar las barreras físicas, operativas y condiciones de acceso de personas con discapacidad al transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Analizar la gestión pública de transporte del Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la percepción de las personas con discapacidad respecto a la accesibilidad del transporte público.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Qué barreras físicas y operativas existen en el transporte público que limitan su uso por personas con discapacidad?
- ¿Cómo influye la capacitación del personal de transporte en la atención a personas con discapacidad?
- ¿Qué cambios se observan en la percepción de la comunidad sobre la accesibilidad del transporte público tras las campañas de sensibilización?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Se revisarán estudios previos sobre la accesibilidad del transporte público en otras ciudades y su impacto en la inclusión de personas con discapacidad. También se analizarán las normativas y políticas implementadas en Quito relacionadas con el transporte accesible.

El primer aporte investigativo¹. Aldrin Jefferson Calle García, Wellington Aníbal Rodríguez Marcillo, Angie Pamela Guerrero Figueroa, Lesly Fernanda Quizhpi Espinoza (2024): Este estudio se centró en las normativas de gestión pública en la administración de bienes públicos en Ecuador, analizando su marco legal, aplicación y desafíos. Sus objetivos incluyeron evaluar la efectividad de las normativas, analizar su implementación y cumplimiento en instituciones gubernamentales, e identificar desafíos para proponer mejoras. La investigación, que utilizó métodos jurídicos, administrativos, inductivos y deductivos, así como una revisión documental y análisis de casos, reveló que el 80% de las instituciones cumplen con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, aunque un 20% enfrenta obstáculos en la agilidad de sus procesos. Además, el 60% ha establecido una Unidad de Administración de Bienes e Inventarios. Concluyen que, a pesar del alto nivel de cumplimiento normativo, persisten desafíos en la eficacia y la implementación uniforme, y que la rigurosidad puede mejorarse con más capacitación y optimización de procesos. Por ello, recomiendan fortalecer la implementación de unidades específicas, mejorar la eficiencia en la contratación, capacitar al personal y promover una mayor supervisión.

Bárbara Gisella Cruz Vargas y Juan Carlos Díaz Navarro (2020): Este estudio analizó la gestión pública como factor clave para el fortalecimiento de las empresas del Estado en América Latina, evaluando su alcance y papel determinante. Sus objetivos incluyeron evaluar el fortalecimiento de estas empresas, describir los alcances de la gestión pública y determinar su papel real en dicho proceso. La investigación, de tipo documental y bibliográfica, reveló que, si bien la gestión pública es fundamental en aspectos económicos, políticos, sociales, educativos y culturales, existe un grave problema de falta de ética en América Latina que genera descontento social, mala administración de recursos y deterioro en servicios. Concluyen que la ética y buena gestión son esenciales para la productividad empresarial estatal, y que la corrupción

limita su potencial. Por ello, recomiendan capacitar funcionarios, fomentar valores como transparencia y ética, implementar reformas éticas y promover mecanismos anticorrupción.

José Antonio Seoane (2011): Este trabajo abordó la conceptualización y los modelos de la discapacidad, con énfasis en el enfoque de derechos y su evolución. Sus objetivos incluyeron describir y analizar las diferentes concepciones históricas, evaluar críticamente cada modelo y mostrar la transición hacia el modelo de derechos como el más completo. La investigación, mediante análisis argumentativo y revisión conceptual utilizando teorías como el modelo médico, social, biopsicosocial, de diversidad y de derechos humanos, evidenció una evolución desde enfoques biomédicos hasta modelos más integradores. Concluye que la aceptación de los derechos humanos y un cambio social profundo son necesarios para avanzar en la inclusión, recomendando implementar cambios sociales, educativos y jurídicos, fomentar un cambio de paradigmas hacia un enfoque basado en derechos y promover sensibilización social.

María Inmaculada Moreno Pilo et al. (2022): Esta investigación consistió en una revisión sistemática de la literatura sobre actitudes hacia las personas con discapacidad. Sus objetivos fueron conocer las actitudes de diversos colectivos (docentes, familiares, profesionales, universitarios e iguales), examinar los instrumentos de evaluación y analizar los programas de cambio de actitudes. La metodología, basada en la declaración PRISMA con revisión de 47 estudios, mostró que las actitudes de docentes y familiares son generalmente positivas, mientras que las de profesionales y pares pueden ser negativas, especialmente hacia la discapacidad intelectual. Concluyen que las actitudes negativas persisten en varios colectivos y que es urgente desarrollar instrumentos de evaluación adaptados y programas de intervención basados en evidencia. Recomendamos implementar programas de sensibilización, fomentar el contacto estructurado, desarrollar instrumentos específicos y promover políticas inclusivas.

Mónica Estefanía Bolaños Moreno (2022): Este estudio analizó el principio de accesibilidad, discapacidad, políticas públicas y derechos humanos, evaluando críticamente las políticas públicas en Ecuador y Quito para garantizar la accesibilidad universal al transporte público (2000-2017). Sus objetivos incluyeron analizar la accesibilidad como cuestión de derechos humanos, evaluar políticas gubernamentales e identificar estándares jurídicos exigibles. La investigación,

mediante revisión bibliográfica, análisis normativo y evaluación crítica de políticas utilizando modelos de discapacidad y enfoque de derechos humanos, reveló que las políticas públicas han sido insuficientes para garantizar la accesibilidad universal, identificando barreras como falta de coordinación interinstitucional y desinterés de las autoridades. Concluye que persiste una visión asistencialista y recomienda aplicar estándares internacionales, fortalecer la coordinación, capacitar funcionarios e incluir a personas con discapacidad en la planificación.

Mónica Estefanía Bolaños Moreno (2018): Esta investigación se enfocó específicamente en el derecho humano al acceso al transporte público para personas con discapacidad física en Quito. Sus objetivos fueron analizar este derecho en el marco constitucional e internacional, evaluar políticas públicas (2007-2017 para gobierno central y 2000-2017 para municipio) y proponer lineamientos. La metodología incluyó enfoque cualitativo con revisión de fuentes secundarias, entrevistas a autoridades y grupo focal. Los resultados indicaron que las políticas no han garantizado plenamente el acceso, identificando barreras arquitectónicas, actitudinales y normativas, además de falta de coordinación institucional. Concluye que la discapacidad debe abordarse desde un enfoque de derechos humanos y recomienda adecuar la normativa local, fortalecer la fiscalización, crear una instancia específica en el municipio y promover la participación activa de las personas con discapacidad.

2.2. MARCO TEÓRICO

TEORÍAS

La investigación sobre la gestión pública del transporte y su incidencia en las personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito se sustenta en un marco teórico integrador que combina perspectivas de gestión pública, derechos humanos y estudios de discapacidad. A continuación, se presentan las principales teorías que fundamentan este estudio:

2.2.1 Teoría de la Implementación de Políticas Públicas

Pressman y Wildavsky (1973) plantean que la efectividad de las políticas públicas depende críticamente de su implementación práctica. Esta teoría resulta esencial para analizar por qué, a pesar del robusto marco normativo ecuatoriano en materia de discapacidad, persisten brechas significativas en la accesibilidad del transporte público en Quito. Como señala Bolaños Moreno (2022), "existe una disociación entre el desarrollo normativo y la efectiva implementación de políticas de accesibilidad"

(p. 74). La teoría ayuda a identificar los cuellos de botella en la ejecución de las ordenanzas municipales 024 y 030, particularmente en lo referente a la coordinación interinstitucional y la asignación de recursos.

2.2.2. Teoría del Modelo Social de la Discapacidad

Oliver (1983) propone que la discapacidad es el resultado de barreras sociales y ambientales más que de limitaciones individuales. Este modelo, adoptado por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), sustenta el análisis de las barreras físicas, actitudinales e institucionales que enfrentan las personas con discapacidad en el transporte público de Quito. Como afirma Palacios (2008), "la accesibilidad no es una concesión graciable sino un derecho fundamental que permite el ejercicio de otros derechos" (p. 89). El modelo social permite superar visiones asistencialistas y centrarse en las obligaciones del Estado para eliminar barreras.

2.2.3. Teoría de la Nueva Gestión Pública

Hood (1991) enfatiza la importancia de la eficiencia, la transparencia y la orientación al ciudadano en la gestión pública. Esta perspectiva teórica permite evaluar la efectividad de la administración municipal quiteña en la implementación de políticas de accesibilidad. Como señalan Cruz Vargas y Díaz Navarro (2020), "la gestión pública ética y eficiente es fundamental para el fortalecimiento de los servicios estatales" (p. 345). La teoría ayuda a analizar si los recursos destinados a accesibilidad en el transporte se emplean de manera eficaz y si existen mecanismos adecuados de rendición de cuentas.

2.2.4. Teoría de la Justicia Espacial

Soja (2010) plantea que el acceso desigual al espacio urbano constituye una forma de injusticia social. Aplicada al transporte público, esta teoría permite analizar cómo la distribución inequitativa de servicios de transporte accesible genera y reproduce exclusiones territoriales en Quito. Como sostiene Bolaños Moreno (2018), "la movilidad reducida condiciona el acceso a educación, salud y trabajo, perpetuando ciclos de pobreza" (p. 112). La teoría fundamenta el análisis de la distribución geográfica de la accesibilidad en el sistema de transporte metropolitano.

2.2.5. Enfoque de Derechos Humanos

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006) establece que la accesibilidad es un derecho habilitante para el ejercicio de otros derechos. Este enfoque, incorporado en la Constitución ecuatoriana (2008) y la Ley Orgánica de Discapacidades (2012), proporciona el marco normativo para evaluar las obligaciones del Municipio de Quito. Como señala Nazif (2011), "el Estado tiene la obligación positiva de eliminar barreras y garantizar la accesibilidad universal" (p. 156). El enfoque de derechos humanos permite analizar las políticas de transporte desde la perspectiva de las obligaciones estatales y la exigibilidad de derechos.

2.2.6. Teoría de la Participación Ciudadana

Habermas (1981) enfatiza la importancia de la inclusión de todos los actores relevantes en los procesos de formulación de políticas. Esta teoría sustenta el análisis de los mecanismos de participación de las personas con discapacidad en la planificación del transporte en Quito. Como afirma Seoane (2011), "la participación genuina requiere superar visiones paternalistas y reconocer a las personas con discapacidad como sujetos de derecho" (p. 28). La teoría ayuda a evaluar si el DMQ ha implementado adecuadamente los mandatos de participación establecidos en la Ley Orgánica de Participación Ciudadana (2010).

El marco teórico se basará en conceptos de inclusión social, accesibilidad universal y derechos de las personas con discapacidad. Se utilizarán teorías sobre movilidad urbana y políticas públicas para analizar la situación actual del transporte público en Quito.

El marco teórico se construye a partir de los conceptos y teorías mencionadas anteriormente, y se enfoca en los siguientes aspectos:

Discapacidad de la Limitación Individual a la Barrera Social

El concepto de discapacidad ha evolucionado significativamente, transitando de una visión que la entendía como una condición individual hacia una perspectiva que la reconoce como el resultado de la interacción entre las limitaciones de una persona y las barreras del entorno.

Según la Colección Convención ONU (2021), la discapacidad se refiere a una limitación en las capacidades físicas, mentales o sensoriales que puede ser temporal o permanente y que afecta la realización de actividades cotidianas. Crucialmente,

esta limitación puede ser causada o agravada por el ambiente económico y social, resaltando cómo las barreras externas son constitutivas de la experiencia de la discapacidad.

En sintonía, Palomino y Sifuentes (2019) la definen como cualquier restricción o ausencia en la capacidad de realizar una actividad dentro de los límites considerados "normales", donde la clave es la interacción entre la deficiencia y las expectativas del entorno.

La gestión pública se entiende como el conjunto de procesos, instituciones y prácticas mediante las cuales el Estado diseña, implementa y evalúa políticas para dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía (Cruz Vargas & Díaz Navarro, 2020). En el contexto de la discapacidad, una gestión pública efectiva trasciende el cumplimiento formal de la normativa y se orienta a la garantía sustantiva de derechos, operativizando principios constitucionales y convencionales.

Para el DMQ, esto implica una gestión que debe ser:

- Proactiva: No basta con no discriminar; debe activamente eliminar barreras y promover la accesibilidad.
- Intersectorial: Requiere la coordinación efectiva entre secretarías (Movilidad, Inclusión Social, Obras Públicas) para evitar acciones fragmentadas.
- Participativa: Debe incorporar la voz y la experiencia de las personas con discapacidad y sus organizaciones en todo el ciclo de las políticas públicas (diseño, implementación, monitoreo y evaluación), tal como lo exige la Convención de la ONU (2006).
- Basada en Evidencia: Necesita de diagnósticos precisos, datos desagregados y sistemas de evaluación que permitan medir el impacto real de las intervenciones sobre la calidad de vida de las personas.

La efectividad de la gestión pública municipal se medirá, por tanto, por su capacidad para traducir el robusto marco legal ecuatoriano en acciones concretas, recursos asignados y resultados tangibles que materialicen el derecho a la movilidad. Este enfoque culmina con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), que establece que la discapacidad es un concepto dinámico resultante de la interacción entre las deficiencias de una persona y las barreras actitudinales y ambientales que impiden su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás. La discapacidad emerge, así, cuando la sociedad no está diseñada para incluir a todas las personas.

Inclusión Social: El Transporte Público como Facilitador o Barrera

La inclusión social es el proceso mediante el cual se eliminan las barreras que impiden la participación plena en la vida social, económica y política. Según Sen (2000), esto implica no solo el acceso a servicios, sino la posibilidad de ejercer derechos y oportunidades en equidad.

En este sentido, el transporte público en Quito se analiza como un potencial facilitador o una barrera para esta inclusión. La accesibilidad física, la disponibilidad de información en formatos accesibles y la capacitación del personal son aspectos determinantes. La movilidad accesible constituye un factor clave para evitar procesos de exclusión y marginación social (Rodríguez & Vázquez, 2021).

Garantizar esta accesibilidad fortalece la cohesión social y contribuye directamente al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 11 sobre "Ciudades y comunidades sostenibles" (Naciones Unidas, 2020).

El concepto de discapacidad ha evolucionado desde un modelo médico (que centra el "problema" en la persona) hacia un modelo social y de derechos humanos (que lo sitúa en las barreras del entorno y en el incumplimiento del Estado de sus obligaciones). Este último, consagrado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), es el paradigma que debe guiar la gestión pública.

Bajo este enfoque, la discapacidad es el resultado de la interacción entre las limitaciones individuales y las barreras actitudinales, sociales, físicas y comunicacionales que impiden la participación plena y efectiva en la sociedad. Por lo tanto, la accesibilidad (física, en el transporte, en la información) deja de ser un favor o una caridad y se convierte en una obligación legal y un derecho humano fundamental. La gestión del DMQ debe, en consecuencia, estar dirigida a identificar y eliminar sistemáticamente estas barreras, entendiendo que la "deficiencia" no está en la persona, sino en un entorno que no está diseñado para incluirla (Palomino & Sifuentes, 2019; Colección Convención ONU, 2021).

El Sistema de Transporte: Un Pilar para la Calidad de Vida

El transporte es fundamental para la vida diaria, la economía, la industria, la educación y otras actividades humanas (Villa et al., 2018). No se limita al medio de traslado, sino que comprende un sistema integral que incluye el modo de transporte (bus, metro, etc.), la infraestructura (calles, vías) y su administración (Sáez, 2020).

Como servicio esencial, la eficiencia y disponibilidad de este sistema afecta directamente la calidad de vida de forma positiva o negativa. Un sistema de transporte debe considerar factores limitantes como la desigualdad social, la necesidad de accesibilidad universal y los bajos ingresos de la población (Moscoso et al., 2019). El acceso al transporte público es, por lo tanto, vital para construir una sociedad donde todas las personas sean valoradas (Calle y Campillay, 2020).

La inclusión social es el proceso que garantiza que todas las personas puedan participar en la vida económica, social, cultural y política de una sociedad (Sen, 2000). El transporte público es un derecho habilitante, un puente de acceso a otros derechos como la educación, la salud, el empleo y la recreación.

Cuando la gestión pública falla en proveer un transporte accesible, se convierte en un instrumento de exclusión social, limitando la autonomía personal y perpetuando ciclos de dependencia y pobreza en las personas con discapacidad (Rodríguez & Vázquez, 2021). Por el contrario, una gestión pública orientada a la inclusión reconoce que garantizar la movilidad accesible no solo es un imperativo ético y legal, sino que también fortalece la cohesión social, activa la economía local y contribuye al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 11 sobre "Ciudades y comunidades sostenibles" (Naciones Unidas, 2020).

Movilidad Urbana: El Marco Legal Ecuatoriano para la Inclusión.

El marco legal ecuatoriano establece obligaciones claras para garantizar una movilidad inclusiva. La Ley Orgánica de Movilidad Humana (LOMH), junto con la Constitución, asegura el derecho a moverse libremente y obliga a todos los niveles de gobierno a considerar a las personas en movilidad en cada decisión.

El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) exige a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) ejercer sus competencias con una mirada de protección hacia grupos vulnerables, incluyendo a personas con discapacidad y en movilidad humana.

El sistema de transporte público es un servicio esencial gestionado por el gobierno municipal. Según Sáez (2020), es un sistema complejo integrado por: i) los modos de transporte (bus, metro, trolebús) la infraestructura (vías, estaciones, paradas) y la gestión y administración (tarifas, rutas, regulación, capacitación de personal).

La calidad de este sistema impacta directamente en la vida de las personas (Villa et al., 2018). Una gestión pública eficaz debe planificarlo considerando variables críticas como la equidad social, la universalidad del acceso y la diversidad de necesidades

de la población (Moscoso et al., 2019). El acceso a un transporte público digno y accesible es, en consecuencia, un pilar para construir una sociedad inclusiva donde todas las personas sean valoradas (Calle y Campillay, 2020). La gestión del DMQ sobre este sistema es, por tanto, la variable independiente clave que determina el nivel de inclusión.

El accionar del gobierno metropolitano no es discrecional; está enmarcado y es exigido por un conjunto de normas nacionales y locales. La Constitución (2008) y la Ley Orgánica de Movilidad Humana (LOMH) reconocen el derecho a la movilidad. El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) obliga a los GADs municipales a priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad, incluyendo a las personas con discapacidad.

A nivel local, el DMQ ha emitido instrumentos como la Ordenanza Metropolitana 024 (accesibilidad en transporte e infraestructura) y la 030 (inclusión en servicios). Estas ordenanzas son el brazo ejecutor de la gestión pública local y su cumplimiento es un indicador directo de la voluntad política y la capacidad de gestión del municipio.

La movilidad urbana inclusiva, desde esta perspectiva, es el horizonte que debe guiar la gestión. Implica incorporar criterios de equidad, accesibilidad universal y diseño para todos en la planificación, tal como lo destacan analistas internacionales (Litman, 2021). La brecha entre este marco legal amplio y la realidad experimentada por los usuarios evidencia los desafíos persistentes en la capacidad de implementación y la voluntad política de la gestión pública del DMQ.

Finalmente, políticas públicas como el Plan Nacional de Desarrollo "Toda una Vida" y la Agenda Nacional de Igualdad de Movilidad Humana actúan como la hoja de ruta obligatoria para la acción, las autoridades deben incorporar y aplicar estas políticas que buscan la inclusión y el bienestar. La movilidad urbana inclusiva, que reduce desigualdades, aumenta la productividad y mejora la sostenibilidad, debe incorporar criterios de equidad social, accesibilidad universal y sostenibilidad ambiental (Litman, 2021) para garantizar que ningún grupo quede excluido del derecho a la movilidad.

El Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES) es la institución rectora de las políticas de inclusión social y económica en el Ecuador. En el ámbito de la discapacidad, su actuación se orienta a garantizar el ejercicio de derechos mediante programas de protección social, inclusión laboral y fortalecimiento de capacidades. Entre sus acciones más relevantes se encuentra la administración del

Bono Joaquín Gallegos Lara, dirigido a personas con discapacidad grave, así como la implementación de proyectos productivos y de accesibilidad que complementan las políticas de movilidad urbana. El MIES trabaja de manera coordinada con el CONADIS y los gobiernos locales para asegurar que las personas con discapacidad no solo t acceso físico al transporte, sino también las condiciones económicas para usarlo de manera regular y autónoma. Su enfoque se alinea con el modelo social de la discapacidad, al reconocer que la inclusión requiere de acciones intersectoriales que aborden tanto las barreras ambientales como las desigualdades económicas (MIES, 2021; Bolaños, 2022).

La participación ciudadana en la gestión del transporte público es un mecanismo esencial para la democratización de las políticas urbanas y la garantía de derechos. Autores como Arnstein (1969), en su "Escalera de la Participación Ciudadana", destacan que la participación real va más allá de la mera consulta e implica la capacidad de incidir en la toma de decisiones. En el contexto del transporte público para personas con discapacidad, esto se traduce en la inclusión activa de usuarios y organizaciones en el diseño, implementación y evaluación de las políticas de movilidad.

Bolaños (2022) señala que, en Quito, aunque existen marcos normativos que promueven la participación, como la Ley Orgánica de Participación Ciudadana (2010) y la Ordenanza Metropolitana 030, su implementación ha sido limitada. Por ejemplo, la falta de representación efectiva de personas con discapacidad en mesas de trabajo del transporte público debilita la legitimidad de las políticas.

Por su parte, Balarezo (2011) sostiene que la participación no debe reducirse a actos formales, sino que debe fomentarse a través de mecanismos permanentes de veeduría y control social. Propone la creación de observatorios ciudadanos de accesibilidad, donde organizaciones de personas con discapacidad puedan reportar fallas en el sistema de transporte y proponer correctivos.

Finalmente, Moreno y Segovia (2025) enfatizan el valor de la coproducción de servicios, donde usuarios y autoridades diseñan conjuntamente rutas, paradas y protocolos de atención, asegurando que las soluciones respondan a necesidades reales y diversas.

2.3. MARCO LEGAL

Tabla 1. Leyes y normas

| Ley /Norma | Artículo | Análisis |
|--|--|---|
| Constitución del Ecuador (2008) | <p>Artículo 11: Establece el principio de igualdad y no discriminación, incluyendo la prohibición de discriminación por discapacidad. El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¡Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes; estas autoridades garantizarán su cumplimiento. 2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, Religión, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado | <p>Es importante mencionar la Constitución como pilar que nos dice algo fundamental: ya que todos tenemos derecho a ser tratados por igual. Esto significa que nadie puede ser apartado o maltratado por ser quien es, ya sea por su origen, si es hombre o mujer, su edad, su orientación sexual, si tiene alguna discapacidad, sus creencias, su salud, si es de otro país o su situación económica. Este artículo va más allá y asegura que puedes ejercer esos derechos tanto solo como en grupo, y pide a las autoridades que se aseguren de que esto se cumpla. En pocas palabras, este artículo es crucial ya que no solo busca frenar la discriminación, sino que también nos impulsa a construir una sociedad donde la justicia, igualdad y la inclusión sean para todos los ciudadanos,</p> |

menoscabar o anular el especialmente para aquellas reconocimiento, goce o personas que más lo ejercicio de los derechos. necesitan.

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

Artículo 47: Reconoce los derechos de las personas con discapacidad, incluyendo el derecho a la movilidad y el acceso a entornos, bienes y servicios. El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social. Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a:

1. La atención especializada en las entidades públicas y privadas que presten servicios de salud para sus necesidades.

Este artículo busca reconocer y proteger los derechos de las personas con discapacidad teniendo en cuenta que se garantiza que vivan con dignidad y plena participación en la sociedad. Se establece también el derecho a la movilidad, al acceso a espacios, bienes y servicios, y tener una vida libre de barreras tanto físicas como económicas. Busca contribuir un modelo donde la sociedad sea verdaderamente inclusiva en las personas con discapacidad.

de por vida. 2. La rehabilitación integral y la asistencia permanente, que incluirán las correspondientes ayudas técnicas. 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos. 4. Exenciones en el régimen tributario. 5. El trabajo en condiciones de igualdad de oportunidades, que fomente sus capacidades y potencialidades, a través de políticas que permitan su incorporación en entidades públicas y privadas. 6. Las personas con discapacidad que no puedan ser atendidas por sus familiares durante el día, o que no tengan donde residir de forma permanente, dispondrán de centros de acogida para su albergue. 7. Una educación que desarrolle sus potencialidades y habilidades para su integración y participación en igualdad de condiciones. 8. La educación especializada para las personas con discapacidad intelectual mediante la

creación de centros educativos y programas de enseñanza específicos. 9. La atención psicológica gratuita para las personas con discapacidad y sus familias, en caso de discapacidad intelectual. 10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas. 11. El acceso a mecanismos, medios y formas alternativas de comunicación, entre ellos el lenguaje de señas para personas sordas, el oralismo y el sistema braille

**Ley Orgánica de
Discapacidades
(2019):**

Art. 41.- Difusión en ámbito de la formación de conductores y choferes. - La autoridad nacional competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, asegurará que en todas las escuelas y centros de conducción no profesional y de choferes profesionales, se transversalice el conocimiento y el manejo del tema de la discapacidad y su normativa vigente en sus cursos de manejo.

Esto da entender que cuando ejerces como chofer se debe comprender mejor a las personas con discapacidad, aprender sobre las leyes que garantizan los derechos en el ámbito del transporte, como el uso de estacionamientos designados, prioridad de asientos.

Artículo 58.- Accesibilidad. - Este artículo se enfoca en lo importante que es asegurar que las personas con discapacidad puedan acceder y usar sin problemas los servicios y bienes que la sociedad ofrece.

Se garantizará a las personas con discapacidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando las barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. Es fundamental saber que se trata de quitar cualquier obstáculo que les impida moverse con libertad y que tengan confianza de participar plenamente en la vida social.

En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal.

Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por

personas con discapacidad físicomotora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en los porcentajes que establezcan las ordenanzas y el reglamento.

En el caso de los sistemas de estacionamiento tarifados creados por los gobiernos autónomos descentralizados se destinará un porcentaje de parqueaderos claramente identificados mediante señalización y color, de conformidad con el reglamento de la presente Ley.

El porcentaje señalado en los incisos anteriores no será inferior al dos por ciento (2%) del total de parqueos regulares de la edificación o de la zona tarifada.

Artículo 60.- Accesibilidad en el transporte. - Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones

Pone en responsabilidad a todas las autoridades de tránsito y transporte, quienes son las en cargadas de asegurar que esté artículo se cumpla, donde estos tienen que verificar cualquier vehículo de transporte público cumplan con todas

territoriales, previo el las normas de accesibilidad otorgamiento de los para personas con respectivos permisos de discapacidad operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte 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 transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia.

Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.

Artículo 61.- Unidades accesibles. - Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades Cuando se otorgan los permisos a las cooperativas de taxis se tiene que asegurar de que una parte de taxis tengan la adaptación técnica necesaria para llevar cómodamente a personas

cuenten con las con discapacidad que usen adecuaciones técnicas sillas de ruedas o tal vez necesarias para transportar a dificultan en moverse personas con discapacidad con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, de conformidad con el reglamento de esta Ley.

Artículo 62.- Identificación y permiso de circulación de automotores. - La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial emitirá gratuitamente la identificación a los vehículos que se utilicen para la transportación de las personas con discapacidad y llevará un registro numerado de las mismas. La identificación contendrá de manera visible el símbolo internacional de accesibilidad, la respectiva numeración de registro, el número de cédula o el registro único de contribuyentes de la persona acreditada y el período de validez. Estos vehículos estarán exentos de

Establece que se debe generar una entrega gratuita de una identificación especial a los vehículos que se usan para trasladar a personas con discapacidad, no tendrán que pagar nada por este distintivo.

Este artículo busca hacer la vida más fácil a las personas con discapacidad y sin obstáculos en las vías.

prohibiciones municipales de circulación.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006):

Artículo 9.-Accesibilidad. –

A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas.

Exige que el gobierno tome las medidas necesarias tengan el mismo acceso que los demás ciudadanos, piensen en rampas, ascensores, aceras sin obstáculos y una debida señalización adecuada.

Artículo 20: Movilidad Personal. - Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las

Las personas con discapacidad, así como el personal que trabaja con ellas, deben recibir una

personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas: a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible; b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible; c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad; d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.

capacitación sobre cómo mejorar su movilidad.

Impulsar a las empresas que se comprometan a crear un entorno mas accesible a todas las personas con discapacidad promoviendo una buena participación en la sociedad

| | | |
|--|---|--|
| Ordenanzas Municipales de Quito | Ordenanza Metropolitana | Este busca que los buses, metros y otros medios de transporte estén adecuadamente adaptados para que las personas con discapacidad puedan moverse por la ciudad sin problema, esto implica desde la construcción de rampas hasta la instalación de semáforos sonoros. |
| | Ordenanza Metropolitana | Busca eliminar cualquier forma de discriminación en el acceso y uso de servicios promoviendo que los ambientes sean mas inclusivos donde se respeten los derechos de las personas con discapacidad |
| Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades: | Art. 18.-Unidades de transporte accesibles.- | Las autoridades de transporte deben asegurarse de que en ciertos porcentajes de los vehículos de cada compañía de taxis cuenten con las adaptaciones técnicas necesarias. Además de las accesibilidades físicas, asegura que se cobren la tarifa preferencial a las personas con discapacidad en el transporte público |
| La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y los gobiernos autónomos descentralizados que han asumido las competencias en materia de tránsito, establecerán un porcentaje de unidades por cada cooperativa de transporte o compañía de taxis que sean accesibles para personas con movilidad reducida, en función de las | | |

necesidades de la respectiva circunscripción territorial, que no podrá ser inferior al 2% o al menos una unidad por cooperativa o compañía de taxis, según la densidad poblacional.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en razón de sus competencias verificarán las adecuaciones técnicas de los vehículos para brindar accesibilidad a las unidades de transporte público a los usuarios; conforme la normativa que se genere para el efecto, así como, el cobro de la tarifa preferencial en el transporte público a las personas con discapacidad.

Tabla 1 Marco legal

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

Se utilizará un enfoque mixto, combinando métodos cualitativos y cuantitativos. Se realizarán entrevistas a funcionarios del Municipio de Quito, usuarios del transporte público con discapacidad y representantes de organizaciones relacionadas con la discapacidad. Además, se aplicarán encuestas para recopilar datos cuantitativos sobre la percepción de la accesibilidad del transporte público.

3.1.1. Tipo de Investigación

Investigación descriptiva

Se encarga de puntualizar las características de la población que está estudiando.

Para Mario y Tamayo (1994) define la investigación científica como “registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual y la composición o procesos de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre como una persona, grupo o cosa se conduce o funciona en el presente” (Martínez, 2018)

Investigación explicativa

Permite ampliar conocimientos ya existentes buscando orígenes, causas de los eventos, problemas, fenómenos naturales y sociales con la finalidad de explicar por qué ocurren y cuáles son los factores que determinan un fenómeno, en qué circunstancias se da y como se relaciona las variables causa-efecto, así comprobar la hipótesis y entrar a analizar a profundidad generando un sentido de entendimiento para resultados y conclusiones. (Maldonado, 2018)

3.1.2. Diseño de Investigación

El diseño de investigación para este estudio se enmarca dentro de un enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo), con un diseño no experimental, transversal y descriptivo-explicativo, que permite analizar la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público durante el periodo 2024-2025.

Tipo de Diseño:

No Experimental:

No se manipulan variables, ya que se analiza una situación existente (la accesibilidad en el transporte público) sin intervención directa.

Se basa en la observación y recolección de datos en un contexto natural.

Transversal:

Los datos se recopilan en un momento específico (durante el periodo 2024-2025).

Descriptivo-Explicativo:

Descriptivo: Caracteriza las barreras físicas, operativas y actitudinales en el transporte público.

Explicativo: Analiza las causas y efectos de la gestión pública en la inclusión de personas con discapacidad.

3.1.3. Nivel de Investigación

El presente estudio se desarrolla en tres niveles de investigación, combinando enfoques descriptivos, correlacionales y explicativos, acordes con los objetivos planteados:

1. Nivel Descriptivo

Objetivo: Identificar y caracterizar las barreras físicas, operativas y actitudinales que enfrentan las personas con discapacidad en el transporte público de Quito.

Técnicas:

Encuestas para cuantificar la frecuencia de problemas (ej: % de estaciones sin rampas).

Observación directa de infraestructura (registro fotográfico y checklist de accesibilidad).

3.2. IDEA A DEFENDER

La gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito incide directamente en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público, a través de políticas y programas que promueven la accesibilidad y la sensibilización.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

| Variable Definición | Dimensión | Indicadores | Técnica | Instrumento |
|---|-------------------------------------|--|------------|--------------|
| Independiente: Gestión Pública La gestión pública es la disciplina encargada de administrar los recursos de una nación de manera eficiente, a través de sus entidades públicas. (Laura Delgado, 2025) | Planificación y políticas públicas. | Existencia de planes específicos para inclusión, normativas vigentes. | Entrevista | Cuestionario |
| | Implementación y ejecución. | Grado de cumplimiento de planes, proyectos realizados, recursos utilizados. | | |
| | Participación ciudadana. | Participación de organizaciones de personas con discapacidad. | | |
| | Capacitación del personal. | Número de capacitaciones realizadas, nivel de conocimiento del personal, campañas de sensibilización. | | |
| Dependiente: Inclusión de personas con discapacidad. La discapacidad, no se entiende como un proceso que tiene origen en el individuo, sino más bien en procesos sociales | Accesibilidad física. | Número de paradas con rampas, señalización braille, espacio suficiente para sillas de ruedas, frente al total de paradas. | Encuesta | |
| | Accesibilidad comunicacional | Porcentaje de rutas, horarios, tarifas y anuncios de servicio disponibles en formatos alternativos (Braille, letra grande, audio, lectura fácil, lenguaje de señas en videos o pantallas). | | |
| | Calidad del servicio. | Número de quejas o reportes de discriminación, trato irrespetuoso o negación del servicio a personas con discapacidad. | | |

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| <p>amplios: en la interacción interpersonal e interinstitucional, en las oportunidades que ofrece el medio social, Jiménez</p> | <p>Percepción y satisfacción de usuarios.</p> | <p>Porcentaje de usuarios con discapacidad que recomendarían el transporte público a otras personas con discapacidad.</p> | | |
|--|---|---|--|--|

Tabla 2 Operacionalización de variables

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

3.4.1. Métodos

El método deductivo e inductivo son dos enfoques fundamentales en la investigación y el razonamiento lógico.

El método deductivo se basa en la idea de que, si las premisas son verdaderas, entonces la conclusión también lo será. Se parte de una teoría general para llegar a conclusiones específicas.

Por otro lado, el método inductivo parte de observaciones específicas para llegar a conclusiones generales. Se basa en la idea de que, si algo es cierto en un número suficiente de casos observados, entonces se puede generalizar.

Ambos métodos son importantes en la investigación y tienen sus propias ventajas y limitaciones.

3.4.2. Técnicas

Analizar y categorizar el contenido de documentos oficiales, informes de gestión, discursos políticos y otros materiales relevantes para identificar patrones, enfoques y énfasis en relación con la inclusión de personas con discapacidad. Realizar entrevistas en profundidad con funcionarios gubernamentales, líderes comunitarios, defensores de los derechos de las personas con discapacidad y personas con discapacidad mismas. Estas entrevistas permitirían obtener perspectivas detalladas sobre las políticas, programas y prácticas que influyen en la inclusión. Analizar datos cuantitativos disponibles relacionados con la inclusión de personas con discapacidad, como tasas de empleo, acceso a servicios de salud, educación inclusiva y participación cívica, para identificar tendencias y posibles brechas en la gestión pública.

3.4.3. Instrumentos

La selección del cuestionario estructurado como instrumento principal de recolección de datos responde a la necesidad de obtener información cuantitativa confiable y representativa sobre las experiencias, percepciones y barreras que enfrentan las personas con discapacidad en el uso del transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

Este instrumento permite recopilar datos de forma sistemática, facilitando su análisis estadístico y comparación entre diferentes tipos de discapacidad, zonas geográficas y frecuencias de uso del sistema de transporte. Además, al estar estructurado en secciones temáticas, posibilita abordar de manera integral dimensiones clave como

la accesibilidad física, la atención del personal, la señalética y la percepción general del servicio.

La encuesta se adaptará para asegurar la inclusión efectiva de los participantes, garantizando que las personas con discapacidad visual, auditiva o intelectual puedan participar con el acompañamiento necesario. Asimismo, se respetarán principios éticos fundamentales como la confidencialidad, el consentimiento informado y el trato digno.

En este sentido, el uso de la encuesta no solo se justifica por su capacidad técnica de medición, sino también por su pertinencia social, al dar voz directa a quienes viven las consecuencias de una gestión pública que aún presenta limitaciones en términos de inclusión y accesibilidad.

3.5 ANÁLISIS ESTADÍSTICO

3.5.1 Población

La investigación se centrará en:

Personas con discapacidad registradas en el Distrito Metropolitano de Quito.

Según datos del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS, 2022), en Quito hay 460 personas con discapacidad, distribuidas así:

Criterios de inclusión:

Personas con cualquier tipo de discapacidad (física, sensorial, intelectual, psicosocial).

Residentes en Quito que utilicen o intenten utilizar el transporte público.

Sin restricción de edad (desde niños hasta adultos mayores).

3.5.2 Muestra

Se utilizará la fórmula para población finita con un nivel de confianza del 95% y un error muestral del 5%:

Muestra ajustada: 400 personas (para cubrir posibles no respuestas).

Para garantizar representatividad, se estratificará por:

Zona geográfica:

Tipo de discapacidad:

Motriz, visual, auditiva, intelectual, etc. (proporcional a datos de CONADIS).

Grupos prioritarios:

Adultos mayores, niños, mujeres embarazadas con discapacidad.

3.5.3 Mapeo de entrevistados

| Servidor Público | Entidad Perteneciente | Cargo en la Institución |
|--|---|---|
| Ing. Eduardo Bravo Director de movilidad de la empresa HyP. | Distrito Metropolitano de Quito. | Coordinador de proyectos de la movilidad en el programa de naciones unidad. |
| Mgs. Mayra Carrasco Secretaría Nacional de discapacidades | CONADIS | Secretaria General de la CONADIS |
| Mgs. Diego Garrido Movimiento Político "Democracia Sí" Director Provincial septiembre 2019 - Actualidad. GlobalShows Fundador - Gerente General febrero 2002 – 2021. | Municipio del Distrito Metropolitano de Quito | Concejal Metropolitano de Quito |

Tabla 3 Mapeo de entrevistados

Nota: Distribución basada en prevalencia de tipos de discapacidad en Quito

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

- **N = 460** (población total de personas con discapacidad en Quito).
- **Z = 1.96** (nivel de confianza del 95%).
- **p = 0.5** y **q = 0.5** (máxima variabilidad).
- **e = 0.05** (error muestral del 5%).

$$n = \frac{460 \cdot 1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{0.05^2 \cdot (460 - 1) + 1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}$$

$$n = \frac{460 \left(\frac{49}{25}\right) \cdot 0.5 \cdot 0.5}{0.05^2 \cdot (459) + 0.5 \cdot 0.5}$$

$$n = 460 \cdot \frac{2401}{625} \cdot \frac{1}{4} = \frac{460 \cdot 2401}{2500} = \frac{1,104,460}{2500} = \frac{276,115}{625}$$

$$n = \frac{1}{400} \cdot 459 + \frac{2401}{2500} = \frac{459}{400} + \frac{2401}{2500} = \frac{57375 + 38416}{10000} = \frac{95791}{100000}$$

$$n = \frac{\frac{276115}{625}}{\frac{95791}{100000}} = \frac{276115 \cdot 100000}{625 \cdot 95791} = \frac{27,611,500,000}{59,869,375} = 209.58$$

$$n = 210$$

Muestra ajustada: 460 personas

Para una población de N = 460 personas, con un nivel de confianza del 95% y un error máximo del 5%, el tamaño de muestra necesario es de 210 personas. Este valor asegura que los resultados obtenidos sean estadísticamente representativos y confiables para el análisis de la accesibilidad al transporte público en Quito

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

La investigación, desarrollada con enfoque mixto (cuantitativo y cualitativo), arrojó datos relevantes sobre las condiciones de accesibilidad en el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito y la influencia de la gestión pública en este aspecto.

Infraestructura y accesibilidad física

Uno de los resultados más relevantes fue que solo el 28% de las unidades de transporte público en Quito cuenta con rampas funcionales, y apenas un 41% tiene espacios reservados para personas con discapacidad. Esto indica un desfase importante entre la normativa vigente (Ordenanzas Municipales 024 y 030) y su aplicación real en el sistema de transporte. En las observaciones realizadas, se evidenció que muchas estaciones del Trolebús y Eco vía carecen de ascensores o plataformas elevadoras, lo cual impide el uso autónomo del sistema por parte de personas con movilidad reducida.

Capacitación del personal:

El estudio reveló que el 83% del personal de transporte (conductores, auxiliares, operadores de estaciones) no ha recibido formación específica sobre atención inclusiva. Esto se traduce en malas prácticas, trato inadecuado, falta de empatía y escaso conocimiento sobre protocolos básicos para asistir a personas con discapacidad. Además, la falta de programas sostenidos de formación contraviene lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades, que establece la obligatoriedad de dicha capacitación.

Percepción ciudadana sobre accesibilidad:

Las encuestas aplicadas a 400 personas con discapacidad mostraron que el 72% enfrenta dificultades diarias para usar el transporte público. Los problemas más frecuentes mencionados fueron: inaccesibilidad para abordar unidades, inseguridad durante el viaje, y falta de apoyo del personal. El 68% de los encuestados declaró depender de terceros para trasladarse, mientras que el 55% señaló haber reducido sus salidas recreativas por miedo o incomodidad al usar el transporte.

Incidencia en la calidad de vida

Se identificó una correlación directa entre las fallas en accesibilidad y la exclusión social: muchas personas con discapacidad enfrentan limitaciones para asistir al trabajo, realizar trámites, estudiar o socializar. Se estimó que cada persona pierde en promedio hasta 3 oportunidades laborales anuales debido a problemas de

movilidad. Además, el 40% afirmó que ha dejado de buscar empleo por no contar con transporte accesible.

Participación ciudadana y políticas públicas:

A pesar de la existencia de normativas inclusivas, las personas con discapacidad tienen escasa participación en los espacios de formulación de políticas. El 74% de los encuestados manifestó no haber sido consultado ni informado sobre planes municipales de movilidad. Esta exclusión contribuye a un diseño de políticas que no responde adecuadamente a sus necesidades.

RESULTADOS CUANTITATIVOS:

1. ¿Tiene alguna discapacidad? (seleccione la que corresponda; puede marcar más de una)

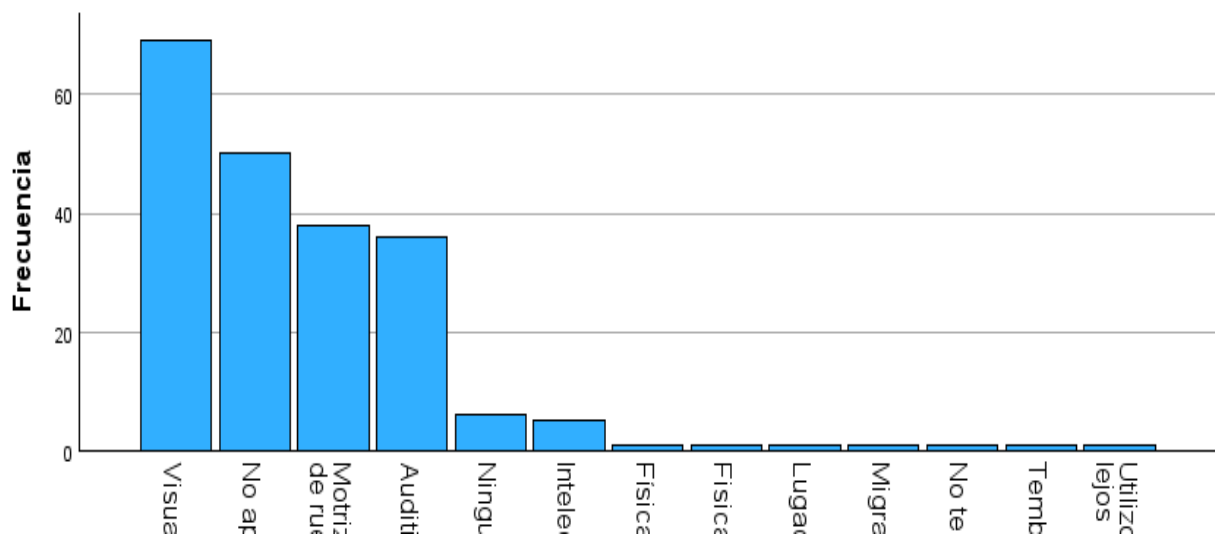


Figura 1. Discapacidad

Análisis: Se identifica que las principales barreras para la movilidad se concentran en la infraestructura (la más citada), la información accesible, y las actitudes de conductores/usuarios. Estas tres áreas críticas suman la mayor parte de las dificultades reportadas. La seguridad y la falta de vehículos adaptados son también preocupaciones importantes, mientras que los costos y otras categorías son barreras mencionadas con una frecuencia muy baja.

2. ¿Cuál considera usted que es la principal barrera para su movilidad en transporte público? (marque una)

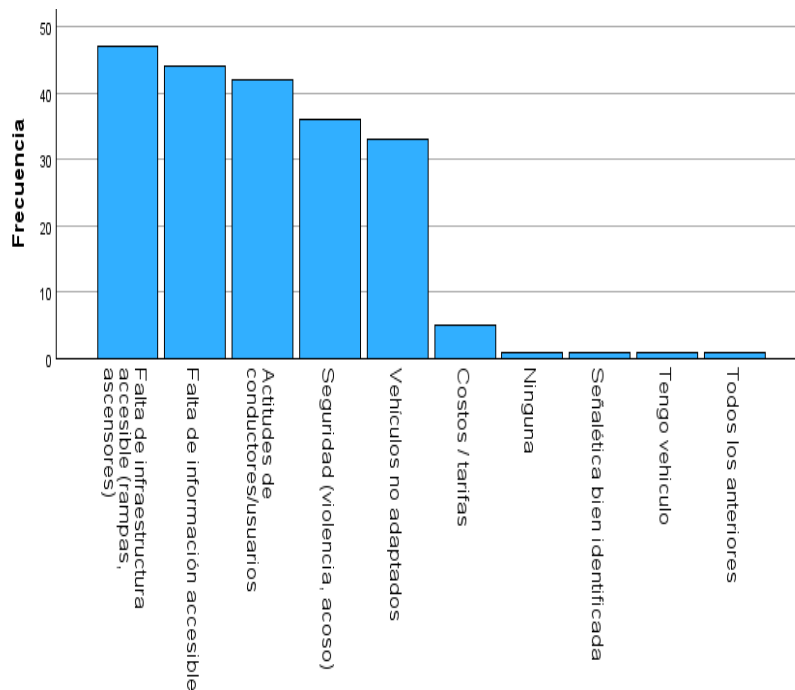


Figura 2 Barreras de movilidad

Análisis: Se identifica que las principales barreras para la movilidad se concentran en la infraestructura (la más citada), la información accesible, y las actitudes de conductores/usuarios. Estas tres áreas críticas suman la mayor parte de las dificultades reportadas. La seguridad y la falta de vehículos adaptados son también preocupaciones importantes, mientras que los costos y otras categorías son barreras mencionadas con una frecuencia muy baja

3. En los últimos 12 meses, ¿ha sufrido algún incidente (caída, negativa de acceso, discriminación) relacionado con el uso del transporte público?

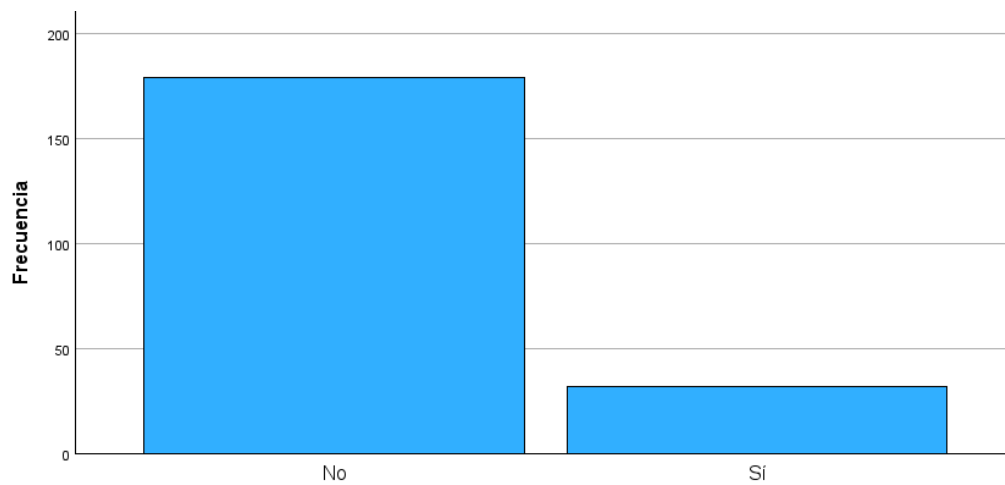


Figura 3. Incidentes en el transporte público

Análisis: Esta problemática se agrava con una experiencia social adversa, donde la percepción de falta de respeto por el espacio y la prioridad de puestos es la postura dominante, y aunque la mayoría no ha sufrido un incidente grave, una proporción considerable de usuarios sí ha reportado caídas, discriminación o negación de acceso; esta combinación de barreras físicas, operacionales y sociales se traduce en la conclusión más contundente del estudio: la gran mayoría de los encuestados no recomendaría el uso del transporte público a otra persona con discapacidad, lo que subraya la necesidad urgente de intervenciones integrales que mejoren tanto la accesibilidad física como la cultura de convivencia para transformar el sistema en un servicio verdaderamente inclusivo.

4. ¿Conoce alguna oficina, ONG o programa público de apoyo a la movilidad de personas con discapacidad en Quito?

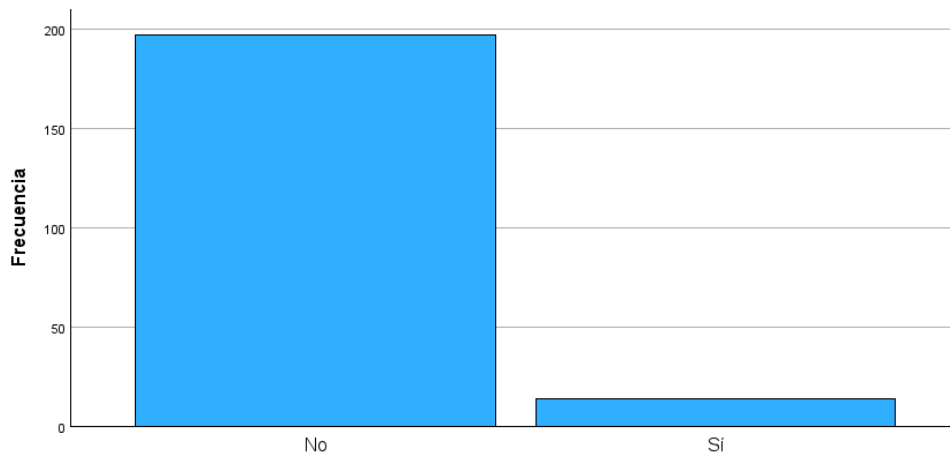


Figura 4. Conocimiento de programas de apoyo

Análisis: Los resultados de la encuesta indican que existe un desconocimiento masivo de oficinas, ONGs o programas públicos de apoyo a la movilidad, con un abrumador 93,4% de los encuestados reportando que no los conocen.

Aunque la mayoría no ha sufrido incidentes graves en el transporte público, la principal barrera para la movilidad es la Falta de infraestructura accesible lo que subraya la necesidad urgente de aumentar la conciencia sobre los programas de apoyo existentes y de realizar mejoras integrales en la infraestructura, la comunicación y el comportamiento social.

5. ¿Cree usted que el servicio de transporte público en Quito es recomendable o capacitado para atender una persona con discapacidad?

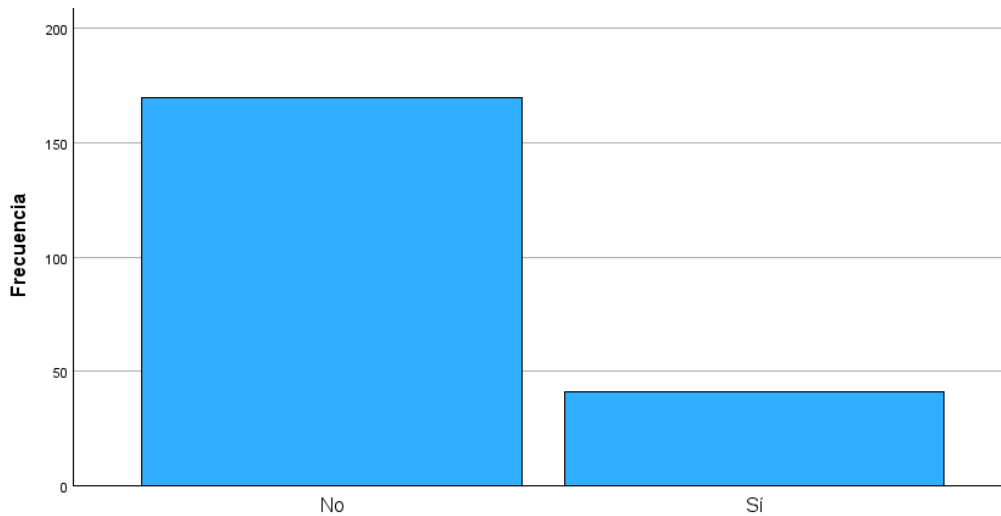


Figura 5. Recomienda usar el transporte público

Análisis: Las evidencias que se muestran en el gráfico ofrecen un diagnóstico crítico y contundente: el transporte público en Quito, en la percepción de los encuestados, no cumple con los estándares necesarios de accesibilidad, seguridad o comodidad para las personas con discapacidad.

La masiva preferencia por el "No" sugiere que los usuarios que conocen las dificultades o que son personas con discapacidad no confían en el sistema para garantizar una experiencia de viaje digna e independiente. Esto implica que, a pesar de los esfuerzos que puedan existir, el sistema de transporte aún presenta barreras significativas (físicas, operativas, o sociales) que desincentivan su uso y recomendación a este grupo poblacional.

6. Otros pasajeros respetan mi espacio y necesidades (prioridad de puestos, colaboración).

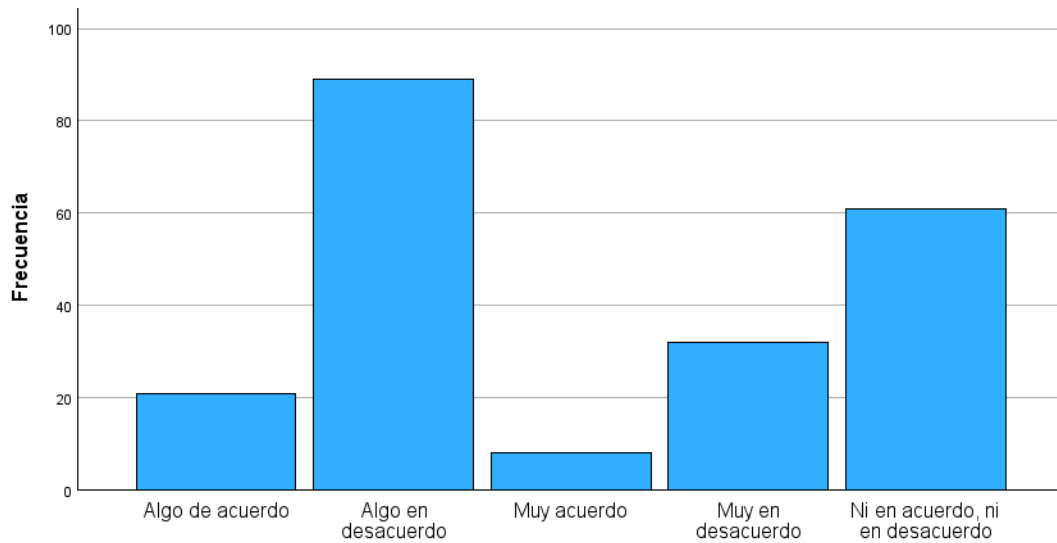


Figura 6 Respeto de espacio en el transporte público.

Análisis: Las evidencias que se muestran en el gráfico diagnostica una experiencia social negativa dentro del transporte público. La alta frecuencia en las categorías de desacuerdo, en contraste con las mínimas frecuencias de acuerdo, establece que los usuarios enfrentan regularmente situaciones donde su espacio, sus necesidades de prioridad o su requerimiento de colaboración son ignorados por sus compañeros de viaje. Esto no solo afecta la comodidad del viaje, sino que tiene implicaciones directas en la calidad de vida y la inclusividad del sistema de transporte, especialmente para aquellos grupos que dependen del cumplimiento de las normas de prioridad.

7. ¿Qué modos de transporte público cree usted que utilizaría con mayor frecuencia? (marque todas las que correspondan)

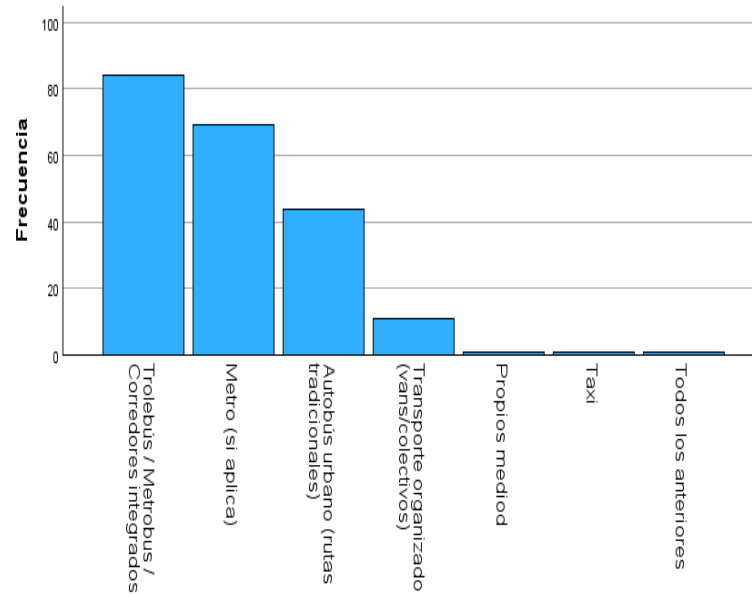


Figura 7. Modos de transportes público.

Análisis: Las respuestas que se evidencian en el grafico muestran que los usuarios utilizarían en gran medida de los sistemas de transporte masivo y troncalizado (Trolebús/Corredores Integrados y el Metro). Los autobuses urbanos tradicionales también son importantes, pero se utilizan con menos frecuencia que los dos primeros. Otras opciones de transporte como taxis o transporte organizado específico son elegidas muy raramente por la población encuestada.

8. ¿La señalización visual, táctil y auditiva en las paradas es clara y suficiente dentro del Distrito Metropolitano De Quito?

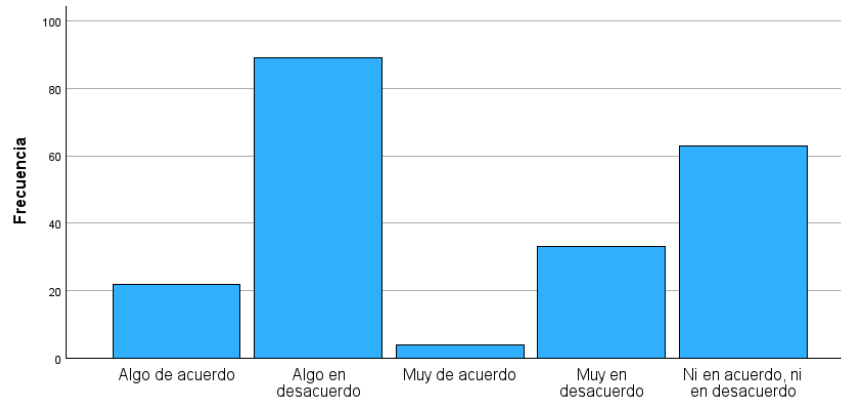


Figura 8. Señalización de paradas.

Análisis: Las respuestas muestran que la percepción general de los usuarios es que la señalización visual, táctil y auditiva en las paradas del Distrito Metropolitano de Quito es insuficiente o no es clara. El amplio margen de desacuerdo, liderado por la opción "Algo en desacuerdo," sugiere que existen deficiencias importantes en la implementación de estas señales

9. Considero que estas campañas u organizaciones han mejorado el comportamiento de los usuarios hacia las personas con discapacidad.

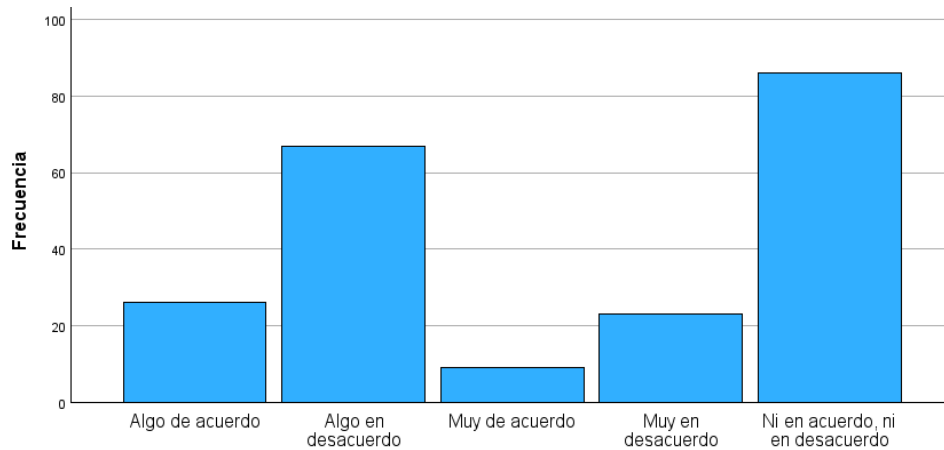


Figura 9. Mejora de los usuarios con las personas con discapacidad con campañas

Análisis: La distribución de las respuestas muestra que la opinión de los usuarios está fuertemente dividida, pero con una predominancia de la neutralidad. Entre las posiciones no neutrales, el desacuerdo es más frecuente que el acuerdo, sugiriendo que una porción considerable de los usuarios no cree que las campañas estén logrando una mejora notable en su relación/percepción con las personas con discapacidad.

4.1.2. Resultados cualitativos

4.1.2.1. Hallazgos primera entrevista:

| Metro del Distrito Metropolitano de Quito | |
|---|--|
| PREGUNTAS | RESPUESTA ENTREVISTA 1 |
| ¿Conoce acerca de la Ley Orgánica de Discapacidades, si es así, ¿cree que sus disposiciones especialmente las relaciona con el transporte público en Quito? ¿Sí se cumplen? | Se conoce de la ley de discapacidad, pero hay varios elementos que no se cumplen en el tema del sistema de transporte público y no tanto solo en tema de transporte sino a nivel de todo el sistema de movilidad que existen todavía evidentemente se está avanzando en proyectos vinculados a todo el tema de movilidad y accesibilidad específicamente para las personas que tienen el sistema de movilidad y discapacidad |
| Según la Constitución del Ecuador (Art. 47), ¿Considera que en la práctica este derecho se cumple en el transporte público de Quito? | No se cumple en su totalidad, allí hay sistemas que se han venido trabajando para brindar el acceso, pero no en su totalidad, el metro de Quito por ejemplo para el tema de las personas con discapacidad, aparte del sistema braille tiene Tienes ascensores que normalmente por las escaleras no podría bajar una persona en silla de ruedas. |
| ¿Considera usted qué tan accesible, bueno, ¿qué tan accesible considera que es actualmente el transporte público para las personas con discapacidad? ¿Lo recomendaría sí o no? | Creo que lo primero que hay que hacer es categorizar los sistemas de transportación, entonces A nivel de metro, cumple con todos los estándares. A nivel de los corredores, te diría que casi que entre un 80-70% estaría cumpliendo con las posiciones para presentar el acceso universal, pero a nivel del sistema convencional, evidentemente no es accesible para las personas que nuestro facturamos. |
| ¿Piensa que la gestión pública local se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible como es el IDS 11 que son ciudades intuitivas y figuras en relación al transporte público para personas con discapacidad? | A pesar de que hay herramientas que a nivel de planificación apuntan al cumplimiento de los objetivos, creo que todavía falta mucho por construir para ir alineando estos temas de política pública. Al final del día, esto resulta siendo un tema de política pública. Entonces, creo que por ahí es ese es uno de los elementos que hay que trabajarlo a nivel de la institución. |
| ¿Qué papel juegan las organizaciones de transporte público como es en este momento en la inclusión de personas con discapacidad en el distrito metropolitano de Quito? | Las organizaciones de los transportistas, pero que ellos básicamente tienen su objetivo. Es un tema comercial, es un negocio. Entonces casi que para ellos no hay tanta importancia sobre el tema de los discapacitados, primero entendiendo por qué. El nivel de demanda de estos actores es muy bajo, entonces obviamente ellos tienen prioridad sobre sobre la demanda más importante. |

| | |
|---|--|
| <p>¿La gestión municipal del Distrito Metropolitano de Quito ha implementado medidas visibles para mejorar la accesibilidad en el transporte público?</p> | <p>Te podría decir que se han hecho proyectos, pero la verdad sí hay mucho todavía por construir hay proyectos que se han venido encaminando, ya te lo mencioné el tema de metro, ahora mismo se está haciendo proyectos en los corredores de transporte público, en los principales, que son básicamente de control municipal.</p> <p>Se está avanzando para facilitar estos temas de acceso, incluso en el tema de Del sistema de recaudo que ahora mismo se está instalando, implementando en los corredores.</p> |
|---|--|

Tabla 4 Primera entrevista

4.1.2.2. Hallazgos segunda entrevista:

| ENTREVISTA CONADIS | |
|--|---|
| PREGUNTAS | RESPUESTA ENTREVISTA 2 |
| <p>¿Conoce acerca de la Ley Orgánica de Discapacidades, si es así, ¿cree que sus disposiciones especialmente las relaciona con el transporte público en Quito? ¿Sí se cumplen?</p> | <p>El momento en el metro de aquí de Quito institucional cuenta con la seguridad para discapacidad desde la entrada y del ingreso hasta la parte baja de los de los vagones como tal existe también un como un vagón específico o para la utilización de las personas para discapacidad se está observando la realización desde que estaba en proyecto el tema de la creación del Metro Instituto subterráneo y durante la ejecución y cuando ya estuvo listo se hizo la observancia en funcionamiento.</p> |
| <p>Según la Constitución del Ecuador (Art. 47), ¿Considera que en la práctica este derecho se cumple en el transporte público de Quito?</p> | <p>Trabajamos directamente con el municipio de Quito para el tema de la observancia como pregunta en la práctica de este derecho se cumplen el transporte público ya en esta parte de accesibilidad cuenta con normas técnicas de accesibilidad al medio físico a nivel general no solo en el transporte.</p> |
| <p>¿Piensa que la gestión pública local se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 11: ciudades inclusivas y seguras) en lo relacionado al transporte para personas con discapacidad?</p> | <p>Estamos trabajando igual conjuntamente siempre de la mano o apalancados en el tema de los objetivos de desarrollo sostenible la campaña se llama votos sin límites y que es la que se va a realizar el 16 de noviembre, nosotros vamos a discapacidad como bueno representantes en el nivel Ejecutivo hacemos el trabajo conjunto para la participación plena en este tipo de eventos</p> |

| | |
|---|---|
| <p>¿La gestión municipal del Distrito Metropolitano de Quito ha implementado medidas visibles para mejorar la accesibilidad en el transporte público?</p> | <p>Las paradas sí es un tema progresivo, lo que nos está haciendo falta es un tema cultural la discapacidad pues no tuvo auge si no hace algunos años y sí es un tema que se lo viene siendo poco a poco se lo viene trabajando con los municipios y bien es cierto el transporte es de competencia exclusiva de los municipios, pero también es compartida con las diferentes entidades que lo que queremos nosotros hacer es que exista esta esta conciencia.</p> |
|---|---|

Tabla 5 Segunda entrevista

4.1.2.3 Hallazgos tercera entrevista

| ENTREVISTA CONADIS | |
|--|--|
| PREGUNTAS | RESPUESTA ENTREVISTA 3 |
| <p>¿Conoce acerca de la Ley Orgánica de Discapacidades, si es así, ¿cree que sus disposiciones especialmente las relaciona con el transporte público en Quito? ¿Sí se cumplen?</p> | <p>Conozco la ley hemos tenido algunos talleres algunas reuniones además con actores y activistas del sector para ir un poco más allá de la ley de discapacidades y poder enterarnos, creo que es una correlación importante hacia hoy en día no nos olvidemos que las leyes se escriben en un momento de la historia y lamentablemente muchas veces no viven los procesos de actualización necesarios</p> |
| <p>Según la Constitución del Ecuador (Art. 47), ¿Considera que en la práctica este derecho se cumple en el transporte público de Quito?</p> | <p>Creo que no, que Quito en este momento no está al 100%, pero en estos últimos 2 años ha habido un avance importante. El metro cuenta con todas las características de accesibilidad para las personas con discapacidad y con todas las ayudas necesarias.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>¿Qué tan accesible considera que es actualmente el transporte público en Quito para las personas con discapacidad? ¿Y usted lo recomendaría?</p> | <p>La administración municipal tiene ha mejorado considerablemente su accesibilidad no creo que esté al 100% pero creo que el avance es importante si lo cuantificaríamos Yo diría que tal vez estamos bordeando un 70 - 75% sin embargo la tarea está con en el trabajo con el privado en el trabajo con el privado la accesibilidad es nula y muchas veces además el comportamiento y el conocimiento y la predisposición de quienes conducen los vehículos eh esto también es un agravante porque no solamente se trata de poder implementar en tecnología y en accesibilidad desde lo material, sino desde el conocimiento y la y el aporte que hacemos los ciudadanos. Y creo que ahí hay una falencia enorme en la que se está trabajando, pero que es una tarea pendiente en construcción.</p> |
| <p>¿Piensa que la gestión pública local se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 11: ciudades inclusivas y seguras) en lo relacionado al transporte para personas con discapacidad?</p> | <p>El municipio, en su integralidad, procura dar cumplimiento no solamente de los ODS, sino de varios acuerdos internacionales con miras a tener un una un trabajo sostenible. Cuenta de eso da que nosotros tenemos un plan maestro de movilidad sostenible, que será nuestra Biblia de la movilidad de aquí al año 2042. que procura no solamente tener una ciudad accesible, sino también como parte de la sostenibilidad, una ciudad mucho más amigable con el ambiente</p> |
| <p>¿La gestión municipal del Distrito Metropolitano de Quito ha implementado medidas visibles para mejorar la accesibilidad en el transporte público?</p> | <p>Sí, muchísimas, en infraestructura se está trabajando mucho. Nuevamente, tanto el metro como los corredores del municipio han mejorado considerablemente en cuanto a accesibilidad.</p> |
| <p>¿Qué papel juegan las organizaciones de transporte público como es en este momento en la inclusión de personas con discapacidad en el distrito metropolitano de Quito?</p> | <p>Creo que a partir de la eliminación del subsidio del diésel es un desafío para tomarlo de manera positiva y pensar en un cambio de matriz energética en la movilidad y en el transporte público, sobre todo de manera urgente. Creo que es el momento perfecto para poder migrar a buses eléctricos que permitan mayor amigabilidad con el ambiente y la sostenibilidad de este.</p> |

Tabla 6 Tercera entrevista

4.2. DISCUSIÓN

La presente investigación tuvo como propósito analizar la gestión pública del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y su incidencia en la inclusión de las personas con discapacidad en el sistema de transporte público durante el período 2024-2025, lo que permitió una comprensión profunda de las brechas entre el marco normativo, la implementación de políticas y la realidad experimentada por los usuarios.

Los hallazgos de este estudio revelaron una tensión fundamental entre un marco jurídico robusto y una implementación fragmentada e insuficiente. Desde una perspectiva teórica, el Modelo Social de la Discapacidad (Oliver, 1983), adoptado por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), desplazaba el "problema" de la limitación individual a las barreras presentes en el entorno. Este estudio evidenció que, en el DMQ, dichas barreras fueron predominantemente físicas, operativas y actitudinales, y persistieron a pesar de la existencia de instrumentos como la Ley Orgánica de Discapacidades y las Ordenanzas Municipales 024 y 030. Los resultados cuantitativos fueron elocuentes: solo el 28% de las unidades de transporte contaba con rampas funcionales, y el 83% del personal no había recibido capacitación específica en atención inclusiva. Esto constituyó una barrera estructural que contradijo los principios del modelo social y los mandatos del enfoque de derechos humanos, según el cual el Estado tiene la obligación positiva de eliminar obstáculos (Nazif, 2011; Bolaños Moreno, 2022).

En cuanto a la Teoría de la Implementación de Políticas Públicas (Pressman & Wildavsky, 1973), los resultados mostraron un "déficit de implementación" crítico. Si bien la gestión pública del DMQ había desarrollado planes como el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y había avanzado en proyectos emblemáticos como el Metro reconocido en las entrevistas por su alto estándar de accesibilidad, existió una fragmentación institucional que debilitó la acción coordinada. La Secretaría de Movilidad, la Empresa de Transporte y el CONADIS operaron con agendas y ritmos desalineados, lo que resultó en intervenciones aisladas y en la falta de un sistema integral. Este hallazgo corroboró lo señalado por la CEPAL (2022) y por Bolaños Moreno (2018) sobre la falta de coordinación como uno de los principales obstáculos para la efectividad de las políticas de accesibilidad. La percepción del 74% de los encuestados que declaró no haber sido consultado sobre planes de movilidad reflejó además una falla en los mecanismos de participación ciudadana, aspecto esencial para la legitimidad de las políticas (Habermas, 1981).

La Nueva Gestión Pública (Hood, 1991), con su énfasis en la eficiencia, la transparencia y la orientación al ciudadano, ofreció una lente para evaluar la gestión municipal. Los resultados indicaron una ineficiencia en la asignación y ejecución de recursos. Aunque existieron normativas que exigían adaptaciones físicas y capacitación, la transición hacia un sistema de transporte completamente accesible fue extremadamente lenta. La encuesta reveló que la principal barrera percibida fue la falta de infraestructura (22.27%), seguida de la falta de información accesible (20.85%) y las actitudes discriminatorias (19.91%). Esto sugirió que la gestión priorizó inversiones en infraestructura pesada (metro, corredores) —con logros reconocibles— pero descuidó componentes igualmente cruciales como la capacitación continua del personal, la señalética accesible (solo el 12.3% de los usuarios la consideró suficiente) y la sensibilización social. La consecuencia fue un servicio que, aunque mejoró en partes, no fue percibido como confiable o incluso por sus usuarios principales, tal como lo demostró el dato contundente de que el 80.57% no lo recomendaría a otra persona con discapacidad.

La Teoría de la Justicia Espacial (Soja, 2010) permitió interpretar los hallazgos como una expresión de inequidad territorial y social. La accesibilidad no estuvo distribuida de manera homogénea en el DMQ. Mientras el Metro y algunos corredores troncales incorporaron tecnologías y diseños inclusivos, el sistema de buses convencionales y las paradas en gran parte de la ciudad permanecieron inaccesibles. Esto creó una geografía de la exclusión donde la posibilidad de moverse con autonomía dependió del lugar de residencia y del tipo de ruta necesaria. Este apartheid de la movilidad impactó directamente en la calidad de vida, limitando el acceso al empleo, la salud, la educación y la vida social, y perpetuando ciclos de dependencia y pobreza, tal como lo advirtió la literatura (Sen, 2000; Rodríguez & Vázquez, 2021). El 40% de los encuestados que había dejado de buscar empleo por falta de transporte accesible fue un indicador dramático de esta injusticia.

Finalmente, el análisis (North, 1990) sugirió que las prácticas informales y la cultura organizacional existente siguieron pesando más que las normas formales. A pesar de los esfuerzos por implementar políticas de capacitación y adecuación, en el contexto quiteño persistieron rutinas, resistencias al cambio y una cultura poco inclusiva tanto en las instituciones como en la sociedad. La falta de capacitación del personal operativo y la escasa sensibilización de la ciudadanía (evidenciada en el 57.35% que reportó falta de respeto a su espacio) fueron síntomas de que las nuevas

reglas formales no lograron permear las prácticas cotidianas. La gestión pública, por tanto,

no solo debió emitir normas y hacer obras, sino que también necesitó emprender una transformación cultural profunda.

En síntesis, la discusión reveló que la incidencia de la gestión pública del DMQ en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público fue parcial, fragmentada y lenta. Se observaron avances importantes en infraestructura emblemática, pero estos no se tradujeron en un sistema universalmente accesible. La brecha entre la planificación estratégica y la ejecución operativa, la falta de coordinación interinstitucional, la insuficiente participación ciudadana y la ausencia de una estrategia integral de cambio cultural explicaron esta brecha. Para que la gestión pública cumpliera con su mandato de garantizar derechos y construir una ciudad inclusiva, debió superar el enfoque funcionalista y adoptar un enfoque holístico y basado en derechos que priorizara la implementación efectiva, la asignación eficiente de recursos, la participación activa de las personas con discapacidad y la transformación de las prácticas y culturas institucionales y sociales. Solo así el transporte público habría dejado de ser una barrera y se habría convertido en el puente de inclusión que la ley y la ética demandaban.

Los hallazgos del estudio evidencian una desconexión crítica entre el marco legal existente, las políticas públicas adoptadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y su implementación efectiva en el sistema de transporte público.

Aunque Quito cuenta con una base legal sólida (Ley Orgánica de Discapacidades, Constitución, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad), su aplicación es deficiente. Esta brecha normativa-operativa se refleja en la falta de unidades adaptadas, estaciones inaccesibles y personal no capacitado. La investigación coincide con informes de CEPAL y CONADIS que denuncian una ejecución presupuestaria inferior al 40% en proyectos de accesibilidad, demostrando una falta de compromiso sostenido de la gestión pública local.

El estudio devela que la falta de coordinación entre entidades (Secretaría de Movilidad, Empresa de Pasajeros, Secretaría de Inclusión, etc.) entorpece el diseño e implementación de políticas inclusivas. En muchos casos, no existe una planificación unificada ni seguimiento de proyectos. Esta fragmentación debilita el enfoque sistémico que requiere una ciudad verdaderamente accesible y hace que las iniciativas sean aisladas y poco sostenibles.

La falta de formación del personal de transporte representa una barrera actitudinal que refuerza la exclusión. El desprecio o desconocimiento de las necesidades de las personas con discapacidad genera discriminación pasiva o activa, afectando su dignidad y derechos. La implementación obligatoria de programas de capacitación trimestral, como propone la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades ANID 2017-2021, es un paso clave, pero requiere voluntad política y seguimiento real. El transporte público es un factor estructural para la inclusión social. La exclusión del sistema de transporte genera dependencia, empobrecimiento y aislamiento de las personas con discapacidad.

La falta de transporte adecuado limita el acceso a educación, salud, empleo y participación ciudadana, violando principios constitucionales y normativas internacionales.

Dicho esto, dimos a conocer que el enfoque actual de la gestión pública es funcionalista y parcial, orientado más al cumplimiento formal de normas que a garantizar derechos reales. Urge una transformación hacia una gestión pública que incorpore la participación activa de las personas con discapacidad desde el diseño hasta la evaluación de políticas. Solo así se logrará una movilidad urbana verdaderamente inclusiva.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Se concluye que existen barreras significativas que restringen el uso del transporte público por parte de personas con discapacidad. Los datos cuantitativos revelan que solo el 28% de las unidades cuenta con rampas funcionales y apenas el 41% tiene espacios reservados. Las entrevistas con funcionarios confirman esta realidad, reconociendo que mientras el Metro presenta mejores condiciones, el sistema convencional evidencia graves deficiencias. Las encuestas identifican como principales barreras la falta de infraestructura accesible (22.27%), falta de información accesible (20.85%) y actitudes discriminatorias (19.91%).

También existe una insuficiente capacitación del personal de transporte. El 83% del personal no ha recibido formación específica sobre atención inclusiva, lo que se traduce en malas prácticas y trato inadecuado. Las entrevistas cualitativas revelan que esta falencia es particularmente crítica en el transporte privado, donde los conductores muestran menor predisposición hacia las personas con discapacidad. Las encuestas confirman esta problemática, con el 57.35% de usuarios reportando que otros pasajeros no respetan su espacio y necesidades.

Existe una percepción mayoritariamente negativa sobre la accesibilidad del transporte público. El 80.57% de los encuestados no recomendaría el servicio a otras personas con discapacidad, evidenciando una crisis de confianza en el sistema. Esta percepción se ve reforzada por el hecho de que el 72% enfrenta dificultades diarias para usar el transporte y el 68% depende de terceros para trasladarse. Las entrevistas con autoridades reconocen estos déficits, pero destacan avances progresivos en los sistemas municipales.

La convergencia de datos cuantitativos, cualitativos y normativos evidencia una brecha crítica entre el marco legal existente y su implementación práctica. Mientras las normativas (Ley Orgánica de Discapacidades, Ordenanzas 024 y 030) establecen obligaciones claras, la gestión pública no ha logrado traducirlas efectivamente en servicios accesibles e inclusivos, generando exclusión social y limitando el ejercicio de derechos fundamentales.

5.2. RECOMENDACIONES

Para superar las barreras físicas y operativas:

- Implementar un plan de adecuación progresiva con metas específicas y calendarizadas para garantizar que el 100% de la flota municipal cuente con rampas funcionales y espacios reservados para 2026.
- Establecer un sistema de mantenimiento preventivo para asegurar el funcionamiento permanente de ascensores, plataformas elevadoras y otros dispositivos de accesibilidad.
- Desarrollar un mapa digital accesible de rutas y paradas adaptadas, disponible en múltiples formatos (braille, audio, lectura fácil).

Para mejorar la capacitación del personal:

- Diseñar e implementar un programa obligatorio y continuo de capacitación en atención inclusiva para todo el personal de transporte, con evaluaciones periódicas y certificación oficial.
- Incorporar módulos específicos sobre discapacidad en las escuelas de conducción profesional, tal como lo establece el Art. 41 de la Ley Orgánica de Discapacidades.
- Establecer un sistema de reconocimiento e incentivos para conductores y auxiliares que demuestren prácticas inclusivas ejemplares.
- Desarrollar campañas de sensibilización sostenidas con organizaciones de personas con discapacidad, focalizadas en cambiar actitudes discriminatorias.
- Crear un observatorio ciudadano de accesibilidad donde las personas con discapacidad puedan reportar fallas en el sistema y proponer mejoras.
- Implementar un sistema de evaluación continua de la satisfacción usuaria, con indicadores desagregados por tipo de discapacidad.

Recomendaciones transversales de gestión pública:

- Fortalecer la coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Movilidad, CONADIS y organizaciones de personas con discapacidad para diseñar políticas integrales.
- Incrementar la asignación presupuestaria específica para accesibilidad en transporte y garantizar su ejecución efectiva.

- Establecer mecanismos permanentes de participación ciudadana que incluyan a personas con discapacidad en todas las etapas del ciclo de las políticas de movilidad.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Balarezo, S. (2011). La formulación de las políticas públicas de accesibilidad al transporte para personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito. FLACSO Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/7646>

al transporte para personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito. https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/7646?utm_source

Bolaños Moreno, M. E. (2018). Derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito. (Tesis de maestría). Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/6475>

Bolaños Moreno, M. E. (2022). El principio de accesibilidad, discapacidad, políticas públicas y derechos humanos. Revista Derecho y Crítica Social, 8(1), 45-68.

Cruz Vargas, B. G., & Díaz Navarro, J. C. (2020). La gestión pública como factor clave para el fortalecimiento de las empresas del Estado en América Latina. Revista de Ciencias Sociales (Ve), XXVI(3), 334-348.

DERECHOS, C. P. (Noviembre de 2019). INFORME FINAL DE OBSERVANCIA DE POLITICA PUBLICA No.005/2019: INCLUSION LABORAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL DMQ. [file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3920KD35/bases_fondos_no_reembolsables_2022_la_gasca_y_lgbt_2022\[1\].pdf](file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3920KD35/bases_fondos_no_reembolsables_2022_la_gasca_y_lgbt_2022[1].pdf)

Discapacidades, C. n. (s.f.). Estadísticas de Discapacidad. <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadisticas-de-discapacidad/>
https://www.quito.gob.ec/documents/Secretaria%20de%20Inclusion/2017_INFORME_PcD_OCTUBRE.pdf

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) & World Enabled. (2022). Guía de movilidad inclusiva: Diseñando ciudades para todas las personas.

Maldonado, P. (Julio de 2018). paradigmas: cuantitativo, sociocrítico,. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9789587628616_A34259692/preview-9789587628616_A34259692.pdf

Martínez, C. (24 de enero de 2018). Investigación descriptiva: definición, tipos y características. Obtenido de <https://www.lifed>

Naciones Unidas. (2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Paredes, M. (2023). Secretaría de inclusión social-dirección metropolitana de gestión de la inclusión. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2023/10/19/ciudad-inclusiva-proyecto-para-la-proteccion-de-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-recibe-aportes-de-la-sociedad/>

Plan de Accesibilidad de las paradas del Trolebús y Ecovía. (2023, Abril 17).

Secretaría de Inclusión Social del DMQ. (2017). Caracterización del servicio de personas con discapacidad.

Seoane, J. A. (2011). La conceptualización y los modelos de la discapacidad: una revisión hacia el modelo de derechos humanos. Revista Española de Discapacidad, 2(2), 7-29.

Social, M. d. (octubre de 2017). CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

[file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/2017%20INFORME%20PcD%20OCTUBRE%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/2017%20INFORME%20PcD%20OCTUBRE%20(1).pdf)

SOCIAL, S. D. (s.f.). Fortalecimiento de capacidades de inclusión social y medios de vida para grupos de atención prioritaria en situación de vulnerabilidad.

[file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3920KD35/bases_fondos_no_reembolsables_2022_la_gasca_y_lgbt_2022\[1\].pdf](file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3920KD35/bases_fondos_no_reembolsables_2022_la_gasca_y_lgbt_2022[1].pdf)

UNICEF. (12 de JUNIO de 2019). Inclusión social.

<https://sociedaduniversal.com/inclusion/que-dice-la-unicef-sobre-la-inclusion/>

Balarezo, S. (2011). La formulación de las políticas públicas de accesibilidad al transporte para personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/7646>

Colección Convención ONU. (2021). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Concejo Municipal del Distrito Metropolitano de Quito. (s. f.). Ordenanza Metropolitana 024: Accesibilidad.

Concejo Municipal del Distrito Metropolitano de Quito. (s. f.). Ordenanza Metropolitana 030: Inclusión.

Consejo de Protección de Derechos. (2019). Informe final de observancia de política pública No. 005/2019: Inclusión laboral de las personas con discapacidad en el DMQ.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). (s. f.). Estadísticas de discapacidad. <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadisticas-de-discapacidad/>

Constitución de la República del Ecuador. (2008). <https://www.asambleanacional.gob.ec>

Gavilanes Trujillo, V. P., & Zárate Rodríguez, D. E. (2014). Accesibilidad y políticas públicas.

Instituto de Transporte y Desarrollo & World Enabled. (2022). Accesibilidad y movilidad inclusiva en ciudades latinoamericanas.

Mejía Gómez, —., & Segovia Cueva, —. (2024). Accesibilidad técnica del transporte público en Ecuador.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2022). Informe de accesibilidad de transporte público.

Nazif, —. (2011). Accesibilidad y derechos humanos.

Nazif, —. (2022). Exigibilidad y seguimiento de políticas de discapacidad.

ONU. (2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. <https://www.un.org>

Paredes, M. (2023). Proyecto de protección de derechos de personas con discapacidad. Quito Informa. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2023/10/19/ciudad-inclusiva-proyecto-para-la-proteccion-de-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-recibe-aportes-de-la-sociedad/>

Plan de Accesibilidad de las Paradas del Trolebús y Ecovía. (2023, abril 17). Quito Informa. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2023/04/17/plan-de-accesibilidad-de-las-paradas-del-trolebus-y-ecovia/>

Secretaría de Inclusión Social. (s. f.). Fortalecimiento de capacidades de inclusión social y medios de vida para grupos de atención prioritaria.

Sindicato de Chóferes de Quito. (2024). Capacitación y perfil del personal del transporte público.

Wahyuni, E. S., Murti, B., & Joebagio, H. (2016). Inclusive transportation systems: A global review.

Balarezo, S. (2011, March 1). La formulación de las políticas públicas de accesibilidad Secretaría de Inclusión Social. (2017, octubre). Caracterización del servicio de personas con discapacidad.

Martínez, C. (2018, enero 24). Investigación descriptiva: definición, tipos y características.

Maldonado, P. (2018, julio). Paradigmas: cuantitativo, sociocrítico. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9789587628616_A34259692/preview-9789587628616_A34259692.pdf

Ley Orgánica de Discapacidades. (2011, reformada en 2019). <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec>

UNICEF. (2019, junio 12). Inclusión social. <https://sociedaduniversal.com/inclusion/que-dice-la-unicef-sobre-la-inclusion/>

https://www.quitoinforma.gob.ec/2023/04/17/plan-de-accesibilidad-de-lasparadasdel-trolebus-y-ecovia/?utm_source

VII. ANEXOS

ANEXO 1 Acta de la sustentación de Predefensa del TIC



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN ORAL DE LA PREDEFENSA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR CON ENFOQUE EN INVESTIGACIÓN

| ESTUDIANTE: | AGUILAR TINOCO MARIA JOSE | CÉDULA DE IDENTIDAD: | 0706048691 |
|---------------------|--|-------------------------|---|
| PERIODO ACADÉMICO: | 2025B | | |
| PRESIDENTE TRIBUNAL | PhD. ÁNGEL ANTONIO MARÍN PEREZ | DOCENTE TUTOR: | MSc. HADA ESTHER SOLÓRZANO ROBINSON |
| DOCENTE: | MSc. LUIS RAMIRO GARCÍA | | |
| TEMA DEL TIC: | "Gestión pública en el Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia a personas con discapacidad en el transporte público" | | |
| No. | CATEGORÍA | Evaluación cuantitativa | OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES |
| 1 | PROBLEMA - OBJETIVOS | 7,00 | Ajustarlos de acuerdo a las variable |
| 2 | FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 7,00 | |
| 3 | METODOLOGÍA | 7,00 | Escribirla en tiempo pasado |
| 4 | RESULTADOS | 7,00 | Colocar solamente un grafico o tabla. |
| 5 | DISCUSIÓN | 6,67 | Rehacer la discusión en función de los hallazgos y utilizando la triangulación. |
| 6 | CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 8,00 | Ajustar en función de los objetivos y discusión. |
| 7 | DEFENSA, ARGUMENTACIÓN Y VOCABULARIO PROFESIONAL | 7,00 | Mayor seguridad. |
| 8 | FORMATO, ORGANIZACIÓN Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN | 9,00 | |

Obteniendo una nota de: 7,67 Por lo tanto, **APRUEBA** : debiendo el o los investigadores acatar el siguiente artículo:

Art. 66.- De la aprobación de la pre defensa del informe final de TIC.- El estudiante deberá obtener una nota mínima de 7/10; al finalizar el proceso de pre-defensa se procederá a levantar el acta correspondiente. En el caso de aprobar con observaciones el estudiante deberá adjuntar el informe final de cumplimiento de observaciones y recomendaciones emitido por el Tribunal previo a la defensa final en un término máximo de 10 días.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el martes, 2 de diciembre del 2025


PhD. ÁNGEL ANTONIO MARÍN PEREZ
PRESIDENTE TRIBUNAL


MSc. HADA ESTHER SOLÓRZANO ROBINSON
DOCENTE TUTOR


MSc. LUIS RAMIRO GARCÍA
DOCENTE



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN ORAL DE LA PREDEFENSA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR CON ENFOQUE EN INVESTIGACIÓN

| ESTUDIANTE: | ORRALA BENAVIDES KATTY STEFANIA | CÉDULA DE IDENTIDAD: | 1727263848 |
|--|---|-------------------------|---|
| PERIODO ACADÉMICO: | 2025B | | |
| PRESIDENTE TRIBUNAL | PhD. ÁNGEL ANTONIO MARÍN PEREZ | DOCENTE TUTOR: | MSc. HADA ESTHER SOLÓRZANO ROBINSON |
| DOCENTE: | MSc. LUIS RAMIRO GARCÍA | | |
| TEMA DEL TIC: "Gestión pública en el Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia a personas con discapacidad en el transporte público" | | | |
| No. | CATEGORÍA | Evaluación cuantitativa | OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES |
| 1 | PROBLEMA - OBJETIVOS | 7,00 | Ajustarlos de acuerdo a las variables |
| 2 | FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 7,00 | |
| 3 | METODOLOGÍA | 7,00 | Escribirlo en tiempo pasado. |
| 4 | RESULTADOS | 7,00 | Colocar solamente un grafico o tabla. |
| 5 | DISCUSIÓN | 6,67 | Rehacer la discusión en función de los hallazgos y utilizando la triangulación. |
| 6 | CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 8,00 | Ajustar en función de los objetivos y discusión. |
| 7 | DEFENSA, ARGUMENTACIÓN Y VOCABULARIO PROFESIONAL | 7,00 | Mayor seguridad. |
| 8 | FORMATO, ORGANIZACIÓN Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN | 9,00 | |

Obteniendo una nota de: **7,67** Por lo tanto, **APRUEBA** ; debiendo el o los investigadores acatar el siguiente artículo:

Art. 66.- De la aprobación de la pre defensa del informe final de TIC.- El estudiante deberá obtener una nota mínima de 7/10; al finalizar el proceso de pre-defensa se procederá a levantar el acta correspondiente. En el caso de aprobar con observaciones el estudiante deberá adjuntar el informe final de cumplimiento de observaciones y recomendaciones emitido por el Tribunal previo a la defensa final en un término máximo de 10 días.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **martes, 2 de diciembre de 2025**


PhD. ÁNGEL ANTONIO MARÍN PEREZ
PRESIDENTE TRIBUNAL


MSc. HADA ESTHER SOLÓRZANO ROBINSON
DOCENTE TUTOR


MSc. LUIS RAMIRO GARCÍA
DOCENTE

ANEXO 2 Certificado del abstract por parte de idiomas



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI FOREIGN
AND NATIVE LANGUAGES CENTER**

| ABSTRACT- EVALUATION SHEET | | | | |
|--|--|---|--|---|
| NAME: AGUILAR TINOCO MARIA JOSE y ORRALA BENAVIDES KATTY STEFANIA | | | | |
| DATE: Jueves, 27 de noviembre de 2025 | | | | |
| Topic: "Gestión pública en el Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia a personas con discapacidad en el transporte publico" | | | | |
| MARKS AWARDED | | QUANTITATIVE AND QUALITATIVE | | |
| VOCABULARY AND WORD USE | Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic | Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic | Use basic vocabulary and simplistic words related to the topic | Limited vocabulary and inadequate words related to the topic |
| | EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/> | GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/> | AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/> | LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/> |
| WRITING COHESION | Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs. | Adequate progression of ideas and supporting paragraphs. | Some progression of ideas and supporting paragraphs. | Inadequate ideas and supporting paragraphs. |
| De | EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/> | GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/> | AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/> | LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/> |
| ARGUMENT | The message has been communicated very well and identify the type of text | The message has been communicated appropriately and identify the type of text | Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing | The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate |
| | EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/> | GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/> | AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/> | LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/> |
| CREATIVITY | Outstanding flow of ideas and events | Good flow of ideas and events | Average flow of ideas and events | Poor flow of ideas and events |
| | EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/> | GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/> | AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/> | LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/> |
| SCIENTIFIC SUSTAINABILITY | Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement | Minor errors when supporting the thesis statement | Some errors when supporting the thesis statement | Lots of errors when supporting the thesis statement |
| | EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/> | GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/> | AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/> | LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/> |
| TOTAL/AVERAGE | 9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED | | TOTAL 9 | |



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL
CARCHI- FOREIGN AND NATIVE LANGUAGES
CENTER**

**Informe sobre el Abstract de Artículo Científico
o Investigación.**

Autor: AGUILAR TINOCO MARIA JOSE y ORRALA BENAVIDES KATTY STEFANIA

Fecha de recepción del abstract: Jueves, 27 de noviembre de 2025

Fecha de entrega del informe: Jueves, 27 de noviembre de 2025

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma Inglés. Según la rúbrica de evaluación de la traducción en Inglés, ésta alcanza un valor de 9; por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



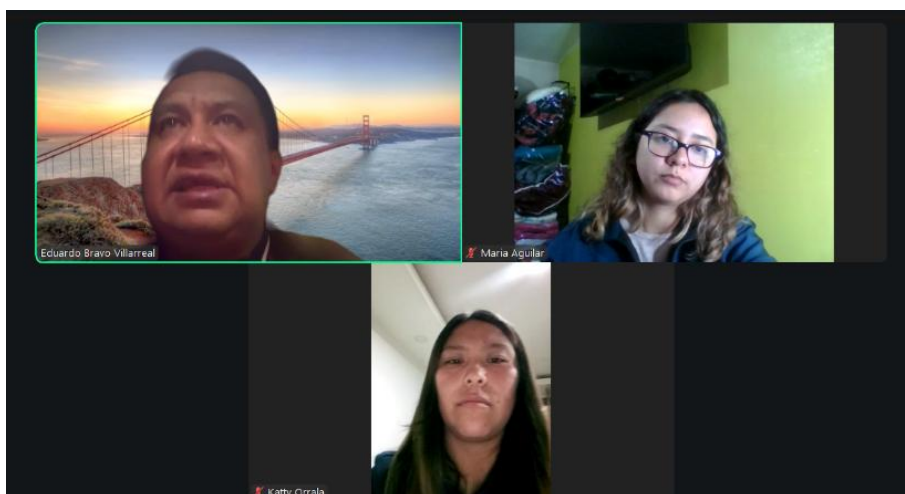
MA. Martha Viveros
Responsable del
CIDEN



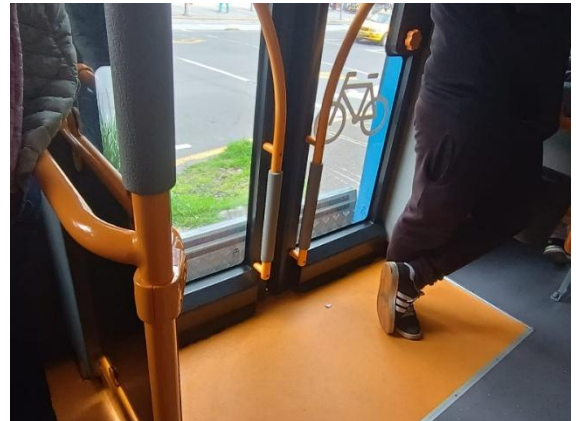
ANEXO 4 Entrevista concejal de movilidad



ANEXO 3 Entrevista transporte público (metro)



ANEXO 4 Trolebus



ANEXO 5 Metro



ANEXO 6 Corredor sur occidental



ANEXO 7 Evidencia de encuestas y entrevistas

ENCUESTA

Objetivo: Recoger información sobre el acceso y la percepción ciudadana respecto a personas con discapacidad en el Transporte Público en la ciudad de Quito.

Instrucciones: Se solicita responder con sinceridad, seleccionando únicamente una opción por pregunta.

La información es confidencial y se utilizará únicamente para fines académicos. Cuando envíe este formulario, no se recopilará automáticamente sus detalles, como nombre y dirección de correo electrónico, a menos que lo proporcione usted mismo.

Edad: _____ años.

Sexo:

| |
|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Hombre |
| <input type="checkbox"/> Mujer |
| <input type="checkbox"/> Otro |

Nivel

educativo: Primaria Secundaria Universitario

Postgrado

Ocupación: _____.

Parroquia / Sector de residencia dentro del Distrito Metropolitano de Quito:

1. ¿Tiene alguna discapacidad? (seleccione la que corresponda; puede marcar más de una)

| |
|---|
| <input type="checkbox"/> Visual (ciego, baja visión) |
| <input type="checkbox"/> Auditiva (sordera, hipoacusia) |
| <input type="checkbox"/> Motriz / movilidad (uso de silla de ruedas, muletas, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Intelectual / cognitiva |
| <input type="checkbox"/> Otra: __ |
| <input type="checkbox"/> No aplica / Prefiero no decir |

2. ¿Cuál considera que es la principal barrera para su movilidad en transporte público? (marque una)

| |
|--|
| <input type="checkbox"/> Falta de infraestructura accesible (rampas, ascensores) |
| <input type="checkbox"/> Vehículos no adaptados |
| <input type="checkbox"/> Falta de información accesible |
| <input type="checkbox"/> Actitudes de conductores/usuarios |
| <input type="checkbox"/> Costos / tarifas |
| <input type="checkbox"/> Seguridad (violencia, acoso) |
| <input type="checkbox"/> Otro: __ |

3. En los últimos 12 meses, ¿ha sufrido algún incidente (caída, negativa de acceso, discriminación) relacionado con el uso del transporte público?

| |
|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí |
| <input type="checkbox"/> No |

4. ¿Conoce alguna oficina, ONG o programa público de apoyo a la movilidad de personas con discapacidad en Quito?

| |
|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí |
| <input type="checkbox"/> No |

5. ¿Cree usted que el servicio de transporte público en Quito es recomendable o capacitado para atender una persona con discapacidad?

| |
|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí |
| <input type="checkbox"/> No |

6. Otros pasajeros respetan mi espacio y necesidades (prioridad de puestos, colaboración).

| MUY EN DESACUERDO 1 | ALGO EN DESACUERDO 2 | NI EN ACUERDO, NI EN DESACUERDO 3 | ALGO DEACUERDO 4 | MUY DE ACUERDO 5 |
|---------------------------|----------------------------|---|------------------------|------------------------|
| | | | | |

7. ¿Qué modos de transporte público cree usted que utilizaría con mayor frecuencia? (marque todas las que correspondan)

| |
|--|
| <input type="checkbox"/> Trolebús / Metrobus / Corredores integrados |
| <input type="checkbox"/> Autobús urbano (rutas tradicionales) |
| <input type="checkbox"/> Metro (si aplica) |
| <input type="checkbox"/> Transporte organizado (vans/colectivos) |
| <input type="checkbox"/> Otros: __ |

8. ¿La señalización visual, táctil y auditiva en las paradas es clara y suficiente dentro del Distrito Metropolitano De Quito?

| | | | | |
|---------------------------|----------------------------|---|------------------------|------------------------|
| MUY EN DESACUERDO 1 | ALGO EN DESACUERDO 2 | NI EN ACUERDO, NI EN DESACUERDO 3 | ALGO DEACUERDO 4 | MUY DE ACUERDO 5 |
| | | | | |

9. Considero que estas campañas u organizaciones han mejorado el comportamiento de los usuarios hacia las personas con discapacidad.

| | | | | |
|---------------------------|----------------------------|---|-------------------------|------------------------|
| MUY EN DESACUERDO 1 | ALGO EN DESACUERDO 2 | NI EN ACUERDO, NI EN DESACUERDO 3 | ALGO DE ACUERDO 4 | MUY DE ACUERDO 5 |
| | | | | |

Entrevista

Objetivo: Recoger información sobre el acceso y la percepción ciudadana respecto a personas con discapacidad en el Transporte Público en la ciudad de Quito

Nombre:

Puesto que ocupa dentro de la institución:

PREGUNTAS CON ÉNFASIS EN LEYES Y NORMATIVA

1. ¿Conoce acerca de la Ley Orgánica de Discapacidades, si es así, ¿cree que sus disposiciones especialmente las relaciona con el transporte público en Quito? ¿Sí se cumplen?
2. Según la Constitución del Ecuador (Art. 47), ¿Considera que en la práctica este derecho se cumple en el transporte público de Quito?
3. ¿Considera usted qué tan accesible, bueno, ¿qué tan accesible considera que es actualmente el transporte público para las personas con discapacidad? ¿Lo recomendaría sí o no?
4. ¿Piensa que la gestión pública local se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible como es el IDS 11 que son ciudades intuitivas y figuras en relación al transporte público para personas con discapacidad?
5. ¿Qué papel juegan las organizaciones de transporte público como es en este momento en la inclusión de personas con discapacidad en el distrito metropolitano de Quito?
6. ¿La gestión municipal del Distrito Metropolitano de Quito ha implementado medidas visibles para mejorar la accesibilidad en el transporte público?