



UNIVERSIDAD POLITECNICA SALESIANA  
UNIDAD DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN EDUCACIÓN ESPECIAL CON MENCIÓN EN EDUCACIÓN  
DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
MAGISTER EN EDUCACIÓN ESPECIAL CON MENCIÓN EN EDUCACIÓN  
DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL

TEMA:  
DISCRIMINACIÓN Y EXCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON  
DISCAPACIDAD VISUAL EN LA MOVILIDAD URBANA EN EL CANTÓN  
GUAYAQUIL.

AUTORES:  
ÁNGELA MORALES PERALTA.  
EDISON PRADO PLUAS

DIRECTOR DE TESIS:  
EC. LOBELIA CISNEROS TERÁN

ENERO 2013

## **DEDICATORIA**

A las personas ciegas por su tenaz lucha día a día por incorporarse a la sociedad como un ente productivo.

A Dios por ser fuente de vida, por habernos guiado en la culminación de nuestro proyecto. Palabras dedicatorias

A la familia por su paciencia y apoyo constante para la culminación de nuestro objetivo.

A la universidad por habernos dado la oportunidad de mejorar nuestros conocimientos favoreciendo a las personas con discapacidad visual.

Agradecer a quienes lleven a cabo este proyecto.

## ÍNDICE

ÍNDICE .....	3
ÍNDICE DE IMÁGENES .....	7
SIGLAS .....	8
INTRODUCCIÓN.....	13
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.1. PROBLEMA.....	15
1.2. JUSTIFICACIÓN.....	16
1.3. OBJETIVOS .....	18
1.3.1. OBJETIVO GENERAL.....	18
1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	18
1.4. HIPÓTESIS .....	18
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO. ....	20
2.1 APROXIMACIONES TEÓRICAS RELACIONADAS A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA. ....	20
2.1.1. Discriminación.....	20
2. 1. 2. Exclusión .....	23
2.1. 3. Inclusión.....	24
2.1. 4. Discapacidad Visual .....	25
2.1. 5. Ceguera .....	26
2.1 .6. Tipos de ceguera .....	29
2.1.7. Tipos de daños a causa de la ceguera.....	29
2. 2. Patologías más comunes.....	29
2.2.1. Retinopatía del Prematuro.....	30
2.2.2. Retinosis Pigmentaria.....	30
2.2.3. Retinopatía Diabética .....	31
2.2.4. Atrofia del nervio óptico.....	31
2. 2.5. Catarata .....	32
2.2.6. Glaucoma .....	32
2.3. Baja visión.....	33

2.4. Orientación y movilidad y su incidencia en las personas con discapacidad visual .....	33
2.4.1. Breve historia de la Orientación y Movilidad .....	34
2.4.2. Orientación y Movilidad .....	34
2.5. Breve historia del Bastón Blanco .....	36
2.6. Rehabilitación .....	41
2.7. Marco Legal .....	42
2.7.1. Análisis de la Ley de Transporte y Seguridad Vial y de la Ley de Discapacidades. ....	43
2.7.2. Impactos en las personas con discapacidad visual. ....	44
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO .....	46
3.1. INVESTIGACIÓN DE LA REALIDAD DE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL .....	46
3.1.2. Metodología de investigación .....	47
3.1.3. Tipo de Métodos .....	48
3.1.4. Diseño de la investigación .....	48
3.1.5. Población y Muestra .....	49
3.1.6. Instrumento de la investigación. ....	51
3.1.7. Trabajo de campo .....	52
CAPITULO IV: ANALISIS DE RESULTADOS .....	53
4.1. Encuestas .....	53
4.1.1. Encuesta a Choferes del transporte urbano .....	53
4.1.2. Encuesta a Usuarios videntes .....	65
4.2.3. Encuesta a Vigilantes .....	75
4.1.3. Encuesta a Personas con discapacidad visual .....	85
4.2. Procesamiento de la información obtenida en el trabajo de observación con las personas con discapacidad visual .....	95
4.2.1 Seguímientos .....	95
4.2.2. Testimonios .....	98
4.3. Conclusiones generales del levantamiento de información .....	112
Observaciones .....	112
Testimonios .....	112
CAPÍTULO V: PROPUESTA .....	115

5.1. PROPUESTA DE CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN DIRIGIDA A AUTORIDADES DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA, CHOFERES Y DUEÑOS DE TRANSPORTES.....	115
5.1.1. Campaña de Sensibilización .....	116
5.1.1.2. Objetivo.....	116
5.1.1.3. Segmento.....	116
5.1.1.4. Mensaje de la campaña.....	116
5.2. Plan de Comunicación .....	117
5.2.1. Actividades BTL:.....	117
5.2.2. Demostraciones prácticas de cómo conducir a una persona con discapacidad visual.....	117
5.2.3. Organización logística.....	117
5.2.4. Teatro en la calle. ....	118
5.2.5. Internet: .....	119
5.2.6. Publicidad.....	119
5.2.7. Relaciones Públicas .....	121
5.2.8. Propuesta logística: .....	122
5.3. Folleto informativo.....	122
5.3.1. Contenido General del Folleto.....	123
Introducción .....	123
5.3.2. Presupuesto de la Campaña. ....	130
CAPITULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	131
6.1. CONCLUSIONES .....	131
6.2. RECOMENDACIONES.....	137
BIBLIOGRAFÍA .....	138
ANEXOS .....	141
Anexo nº 1.....	141
LEY Y REGLAMENTO SOBRE DISCAPACIDADES .....	141
Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.....	148
Anexo nº 2.....	152
Encuesta a Choferes de transporte urbano.....	152
Anexo nº 3.....	154
Encuesta a usuarios videntes .....	154
Anexo nº 4.....	156

Encuesta a Vigilantes de la Comisión de Tránsito.....	156
Anexo n° 5.....	158
Encuesta a Personas con discapacidad visual .....	158
Anexo n° 6.....	160
Entrevista a Presidentes de cooperativas de transporte urbano.....	160
Anexo n° 7 .....	162
Plantilla de observación .....	162

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen no 1: Usuario esperando el bus.

Imagen no 2: Persona con discapacidad visual cruzando la calle 9 de octubre.

Imagen no 3: Persona con discapacidad visual pasando un obstáculo por la acera.

Imagen no 4: Persona con discapacidad visual caminando por los alrededores de SERLI.

Imagen no 5: Entrevista a persona con discapacidad visual.

Imagen no 6: Usuaría esperando subir al bus.

Imagen no 7: Usuaría subiendo al transporte línea 32.

Imagen no 8: Observación de usuario tomando bus.

Imagen no 9: Usuario de baja visión desplazándose a coger el bus.

Imagen no 10: Usuario en la estación de la metro vía.

Imagen no 11: Persona cruzando la calle con guía.

Imagen no 12: Logo y Slogan.

Imagen no 13: Propuesta de la prensa escrita.

Imagen no 14: Propuesta de la valla publicitaria.

Imagen no 15: Caratula del folleto educativo. Mis ojos el chofer.

Imagen no 16: Persona voceando su línea de transporte.

Imagen no 17: Usuaría esperando la línea de transporte acompañada de guía.

Imagen no 18: Chofer dando indicación a una PCDV.

Imagen no 19: Usuario de baja visión subiendo al bus.

Imagen no 20: Persona con discapacidad visual pagando su pasaje.

Imagen no 21: Persona con discapacidad visual en el interior del bus.

Imagen no 22: Persona con discapacidad visual bajando del bus.

Imagen no 23: Persona con discapacidad visual bajando el bus.

Imagen no 24: Persona con discapacidad visual recibiendo orientaciones de peatones videntes.

## **SIGLAS**

CONADIS: Consejo Nacional de Discapacidades.

INEN: Instituto Ecuatoriano de Normalización.

NEE: Necesidades Educativas Especiales.

PCDV: Personas con discapacidad visual.

ROP: Retinopatía del Prematuro.

## TEMA DE TESIS

Discriminación y Exclusión de las Personas con Discapacidad Visual en la Movilidad Urbana del Cantón Guayaquil.

Autores

Lic. Ángela Matilde Morales Peralta, [amatimorales@yahoo.com](mailto:amatimorales@yahoo.com).

Lic. Edison Absalón Prado Pluas, [edisonpra@hotmail.com](mailto:edisonpra@hotmail.com).

Directora de tesis Ec. Lobelia Cisneros, [lcisneros@ups.edu.ec](mailto:lcisneros@ups.edu.ec).

Maestría en educación especial con mención en educación de las personas con discapacidad visual

2012

Línea de investigación.

Educación e inclusión educativa

Palabras clave.

Discriminación, choferes, Personas con discapacidad visual

Resumen

*Las personas con discapacidad visual que han logrado su independencia personal, necesitan moverse para realizar sus actividades cotidianas, como no cuentan con un transporte propio deben usar el transporte urbano, manifestando de manera constante las molestias causadas por este servicio.*

*Para conocer el por qué, los choferes de la transportación urbana “no cogen a las personas con discapacidad visual”, fue necesario realizar encuestas y entrevistas a choferes, personas con discapacidad visual, personas videntes, vigilantes de tránsito, y un presidente de cooperativa. Para comprobar la realidad, realizamos seguimientos y testimonios en las estaciones y paraderos de buses. Durante este trabajo observamos que las personas videntes no colaboran cuando ven a una persona ciega abordar un bus y las unidades del transporte no cumplen con las normas establecidas en la ley de discapacidades.*

*Los resultados obtenidos durante nuestro trabajo nos indican que las personas ciegas tenían razón al quejarse de no ser considerados usuarios del transporte urbano, evidenciando que se encuentran ante una clara demostración de discriminación y exclusión por parte de los señores choferes cuando no paran sus unidades de transporte para cogerlos.*

*Por esta razón hemos elaborado un folleto informativo con pautas de “cómo actuar” frente a la discapacidad visual para que sean entregados a los señores choferes y una campaña de concienciación con el fin, que experimenten “el no ver”. Para que puedan sentir, comprender y se solidaricen con estas personas. Con este aporte lograremos que mejoren el servicio a los usuarios ciegos y por ende a toda la ciudadanía.*

*Concluimos nuestro trabajo dando algunas sugerencias y recomendaciones a los señores choferes con el fin de contribuir al mejoramiento de la movilidad de las personas con discapacidad visual, que consisten en normas claves para ayudar a estas personas cuando estén cruzando las calle, en paraderos y estaciones de buses.*

## Thesis

Discrimination and exclusion of people with visual impairment in the Mobility  
Urban Canton Guayaquil.

### Authors

Ms. Angela Peralta Matilde Morales, [amatimorales@yahoo.com](mailto:amatimorales@yahoo.com).  
Mr. Edison Absalon Plúas Prado, [edisonpra@hotmail.com](mailto:edisonpra@hotmail.com).  
Thesis Director Ec. Lobelia Cisneros, [lcisneros@ups.edu.ec](mailto:lcisneros@ups.edu.ec).

Masters in Special Education with a major in education of people with visual  
disabilities  
2012

### Research line.

Education and educational inclusion

### Keywords.

Discrimination, drivers, people with visual disabilities.

### Summary

*People with visual impairment who have achieved their personal independence, needs to mobilize to do daily activities, as has an own transport must use urban transport, constantly expressing discomfort caused by this service.*

*To know the reason, drivers of urban transportation "do not catch people with visual disabilities," was necessary surveys and interviews with drivers, visually impaired, sighted people, transit guards, and a union president. To check the reality, do follow and testimony at stations and bus stops. During this study, we observed that sighted people do not cooperate when they see a blind person boarding a bus and transport units do not meet the standards set out in the Disability Act.*

*The results obtained in our study indicate that blind people had reason to complain of not being considered transport users, showing that they are at a clear demonstration of discrimination and exclusion by gentlemen drivers when they stop their transport units to catch them.*

*For this reason we have developed a brochure with guidelines of "how to act" against the visually impaired to be delivered to the gentlemen drivers and awareness campaign so that experience "not seeing". So they can feel, understand and express solidarity with these people. With this contribution we will make to improve service to users and thus blind to all citizens.*

*We conclude our work by giving some suggestions and recommendations to the gentlemen drivers in order to help improve the mobility of people with visual*

*impairments, consisting of key rules to help these people when they are crossing the street, at bus stops and stations buses.*

## INTRODUCCIÓN

Quienes ejercen la función de docentes de personas con discapacidad visual, han escuchado durante años, los problemas y dificultades que tienen sus estudiantes para la movilización en la ciudad y uso del transporte público y por ende su imposibilidad de llegar a tiempo a los centros de estudio.

La ciudad en forma general, hasta hace algunos años no brindaba la comodidad para desplazarse, las veredas estaban deterioradas y no permitían un desplazamiento ágil y seguro para las personas que veían y mucho menos para las personas con discapacidad visual, el bastón guía no se deslizaba, se enredaba a menudo por las grietas e irregularidades del piso que se encontraban en el camino y a esto se suman los diferentes obstáculos como: cabinas telefónicas, letreros, templadores de postes, y otros tipos de barreras que impedían la movilidad segura. Esta antigua realidad presenta cambios, pero solo en las zonas regeneradas de la ciudad.

En la actualidad existe un gran número de personas con discapacidad visual que se han rehabilitado creándose la necesidad de reintegrarse a sus actividades laborales, y en otros casos buscando nuevas fuentes de empleo o simplemente la necesidad de asistir a actividades sociales, todas estas actividades se encuentran condicionadas a la necesidad de moverse y para lograr esto se requiere del transporte urbano.

Con esta premisa, este grupo ha manifestado de manera constante sus molestias en el uso del transporte público, por no atender las necesidades de las personas con discapacidad visual. En primera instancia, porque existe una baja concienciación en los choferes del servicio urbano para brindar ayuda a este grupo de personas, además el sistema de transporte público durante años no había considerado a este grupo en su diseño del servicio, tanto en los recorridos, los sistemas de paradas y la estructura del carro en sí, todo ello ocasiona problemas en la llegada oportuna a sus lugares de trabajo, estudio o relaciones sociales. Este problema ha sido considerado en el diseño del servicio del transporte público por parte del Municipio de la ciudad –Metro vía– pero los problemas parecen persistir en el resto de las líneas de servicio urbano y en los alimentadores del sistema Metro vía.

En función de un trabajo previo de sondeo y observación a diferentes estudiantes con discapacidad visual, hemos podido concluir que:

- Las personas con discapacidad visual se sienten desmotivadas cuando tienen que salir a cumplir con sus obligaciones por las molestias y el estrés que le produce el no tener la seguridad de abordar oportunamente el transporte y así poder llegar a tiempo a su destino, debiendo salir con mucho tiempo de anticipación.
- La persona con discapacidad visual debe hacer larga espera en los paraderos, pues en la mayoría de las ocasiones son ignorados por los choferes que pasan sin detenerse.

Esta inaccesibilidad al transporte podría constituir una grave exclusión y un maltrato psicológico para la población con discapacidad visual afectando también a su familia.

## **CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

### **1.1. PROBLEMA.**

En la ciudad de Guayaquil se puede percibir la dificultad de las personas con discapacidad visual al momento de movilizarse debido a las barreras arquitectónicas, la faltas de paraderos, semáforos sonoros que solo existen en el centro de la ciudad, etc. puesto que las entidades encargadas no están conscientes de estas necesidades.

Así mismo, en función de la realidad de los docentes que trabajan con personas con discapacidad visual, se ha observado que los estudiantes tienen problemas para la movilización y uso del transporte público, lo que les dificulta llegar a tiempo a sus actividades de inclusión educativa.

Cuando una persona con discapacidad visual está acompañada, muchas veces esconden su bastón para que el conductor detenga su transporte, pues piensan que el chofer se detendrá al ver a dos usuarios que pagarían pasaje completo. Básicamente consideran que sufren discriminación al estar favorecidos por ley a pagar únicamente el 50% del valor del pasaje normal. A pesar que existe la ley que protege a las personas con discapacidad visual, a veces no se aplica.

Este trabajo pretende realizar un estudio que permita establecer con claridad, si existe una actitud discriminatoria hacia las personas con discapacidad visual por parte de los choferes de transportación pública y cuáles serían las razones, a fin de realizar una propuesta que permita disminuir estos problemas y que resulte en beneficio para los involucrados.

Con esta información queremos sensibilizar a los choferes de la transportación pública, acerca de la discapacidad visual para que en el futuro estos profesionales presten servicio a todas las personas sin distinción alguna de una manera más eficaz.

## **1.2. JUSTIFICACIÓN**

La Escuela Municipal de personas con discapacidad visual “Cuatro de Enero” en acción alternada con la M. I. (Municipalidad de Guayaquil), celebran cada año el día internacional del bastón blanco dirigiéndose a la comunidad Guayaquileña, solicitando comprensión no compasión, cooperación solidaria y fraterna para que las personas con discapacidad visual accedan a los principios de normalización, equiparación de oportunidades y accesibilidad, sustento de uno de los derechos humanos como la igualdad sin discriminación ni exclusiones.

De acuerdo a las observaciones preliminares a este estudio, se puede mencionar que las personas con discapacidad visual pasan por situaciones difíciles para abordar un transporte público. Estas situaciones son:

1. Deben aparentar no tener discapacidad para ser considerados usuarios del transporte urbano.
2. Esperan mucho tiempo el bus en los paraderos porque los choferes de la transportación pública no siempre paran para recogerlos.
3. Su condición visual no les permite divisar el número de línea que desea abordar.
4. Cuando solicitan ayuda a un peatón para abordar un bus, a veces la reciben, pero en otras ocasiones este se va sin avisarles y piensan que aún lo están ayudando.
5. El conductor quiere cobrarles el pasaje completo irrespetando la ley que lo exonera del 50 % del valor del pasaje.

6. El conductor no se detiene con el tiempo suficiente para subir y no los dejan en el lugar solicitado.
7. No se vocea el número de la línea de transporte por lo que muchas veces el tiempo de espera y sin protección del sol es largo.
8. Cuando ha solicitado ayuda a su compañero de asiento para saber porque calle va, en muchas ocasiones se quedan callados y es el pasajero que esta adelante, atrás o a su lado izquierdo o derecho según su ubicación, quien le responde.

Por estas razones queremos conocer la realidad de las dificultades de la transportación pública para las personas con discapacidad visual y brindar información a la comunidad y en especial a los choferes de la transportación urbana.

La Comisión de Tránsito y funcionarios de la misma requieren también información específica clara y concreta sobre la problemática de la movilidad de la persona con discapacidad visual a fin de que, observando la ley de las discapacidades y más normativas de los derechos humanos se las apliquen procurando una inclusión social sin segregación ni discriminación.

La juventud estudiantil y la comunidad en general deben conocer normas mínimas de cooperación con las personas ciegas o baja visión cuando se desplazan como peatón protegiéndole de riesgos difíciles de prevenir dada su condición visual.

El propósito es lograr que las personas con discapacidad visual se desplacen a todos los sitios deseados con la seguridad de ser un usuario respetado y considerado por los transportistas.

Esta campaña se iniciaría mediante un estudio de campo donde habitan la mayor población de personas con discapacidad visual y detectar las unidades de transporte que llegan a esos lugares, estos usuarios serían los primeros beneficiados con este proyecto.

### **1.3. OBJETIVOS**

#### **1.3.1. OBJETIVO GENERAL**

Analizar los principales aspectos de discriminación y exclusión en la movilidad, en la transportación pública de las personas con discapacidad visual en la ciudad de Guayaquil.

#### **1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a. Sustentar teóricamente la exclusión y discriminación de la población con discapacidad visual.
- b. Realizar un estudio sobre la realidad de la movilidad en los servicios de transporte público de la ciudad para las personas con discapacidad visual.
- c. Contribuir a la campaña EFAVI con una propuesta de concienciación sobre la movilidad y un folleto instructivo que permita manejar el desplazamiento de las personas con discapacidad visual.

### **1.4. HIPÓTESIS**

Los choferes no cogen a las personas con discapacidad visual porque no pagan pasaje completo y por este motivo no son considerados usuarios del transporte público.

Para comprobar la situación de las personas con discapacidad visual haremos un estudio de observación en el campo de los hechos y para ello utilizaremos encuestas y entrevistas a usuarios videntes, choferes de buses, vigilantes de la comisión tránsito y personas con discapacidad visual, además complementaremos esta investigación con seguimientos a personas con discapacidad visual en estaciones y paraderos.

## **PRESENTACIÓN.**

En el capítulo uno se aborda todas las aproximaciones teóricas con respecto a la discapacidad visual, exclusión y discriminación, la ceguera, causas, patologías más comunes, interpretación de la ley de discapacidad, y ley del transporte.

El capítulo dos comprende el marco teórico la investigación de la realidad de movilidad de las personas con discapacidad visual en la transportación pública de la ciudad de Guayaquil. La metodología de la investigación, tipos de métodos, la interpretación de los resultados de la encuestas y entrevistas, observaciones y seguimientos a las personas con discapacidad visual.

En el capítulo tres tenemos la campaña de concienciación a los choferes de la transportación urbana, folleto para promover el buen trato a las personas con discapacidad visual por los choferes de buses, cronograma, presupuesto, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

## **CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.**

### **2.1 APROXIMACIONES TEÓRICAS RELACIONADAS A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA.**

El presente trabajo tiene su base teórica en los conceptos relacionados a la discapacidad visual, sus realidades de exclusión social, discriminación y la necesidad de establecer estrategias que logren su inclusión.

Consideramos importante que los fundamentos teóricos expuestos nos permitirán entender los efectos que produce la ceguera afectando en primer lugar su estado emocional siendo este difícil de superar por sí mismo necesitando ayuda profesional.

Las personas que han perdido su visión por algunas de estas causas, deben superar muchos obstáculos para lograr rehabilitarse y adquirir su independencia personal, independencia, que en muchas ocasiones necesitara de alguna información para encontrar su camino, pero la sociedad aún no está completamente concienciada para que les brinde el apoyo en su movilidad y en otros aspectos del diario vivir.

#### **2.1.1. Discriminación**

Como un concepto ampliamente aceptado, la discriminación es el acto de separar o formar grupos de personas a partir de un criterio o criterios determinados. En su sentido más amplio, la discriminación es una manera de ordenar y clasificar. Puede referirse a cualquier ámbito y puede utilizar cualquier criterio.

La discriminación es un problema que afecta nuestra sociedad en diversos ámbitos, se entiende por modificar o alterar la igualdad entre las personas.

Cuando la diferencia se hace en las condiciones de trabajo se considera como discriminación laboral, ocurre cuando se produce la desigualdad laboral en cualquiera de sus modalidades: de trato, de oportunidades o en el pago.

En este ámbito existen tres tipos de discriminación:

- **Discriminación directa:** Sucede cuando existe un rechazo en la contratación o promoción de puesto.
- **Discriminación indirecta:** Es cuando se exigen condiciones o requisitos específicos, como la edad, estado civil, talla etc. para ocupar o promover algún puesto de trabajo.
- **Segregación:** Es cualquier forma de discriminación hecha hacia la persona, tan solo por pertenecer a este grupo. También existe cuando no se le permite ocupar puestos o mando directivos. La segregación varía de un lugar a otro, y se modifica a través del tiempo, pues está relacionado con las costumbres, que en ese lugar practique la sociedad, por tal razón en algunas condiciones, son las propias leyes de los países quienes fomentan la segregación. (Vera, 2004)

*La discriminación se presenta de diversas maneras, desde las más directas, como la negación de oportunidades educativas, trabajo, desenvolvimiento en la sociedad, hasta otras más sutiles, como la inconsciencia social y el aislamiento que provocan las barreras físicas y sociales. La sociedad también minimiza este tipo de situaciones, ya que al no aprovechar el enorme potencial de estas personas también empobrece a toda la humanidad. Es necesario que los valores de las personas cambien e incrementen de tal forma que se produzcan cambios en la percepción y los conceptos relacionados con la discapacidad y así aumente la comprensión en todos los estratos de la sociedad. (Discapacitados y discapacidad, 2011)*

La discriminación se traduce como “un comportamiento hostil, de desprecio y rechazo a otras personas debido a diferencias étnicas, de género o condiciones particulares como la discapacidad, la edad, posición económica, la orientación sexual, la religión, etc.”(Martínez Martínez, 2011)

El tema de la discriminación en el Ecuador es pertinente analizarlo y sobre todo combatirlo debido a que desgraciadamente esta aberración humana es latente en nuestro país no solo a nivel de sociedad sino también a nivel del Estado. Este como es un problema que desgraciadamente no se dio en el pasado, sino que sus ramificaciones llegan hasta el aquí y el ahora.

La discriminación antropológicamente hablando está íntimamente ligada al racismo, que responde a una ideología irracional, antihumana, sin ningún sustento científico y es utilizada para justificar la dominación, exclusión y la supremacía racial – cultural de unos pueblos sobre otros, considerados inferiores.

Por otra parte la discriminación en el Ecuador no proviene de la sociedad sino también del Estado y lo que es peor, de la misma Iglesia.

La exclusión producto de la discriminación impide la realización de seres humanos extraordinarios y promueve la conculcación de los derechos colectivos de nacionalidades indígenas y del pueblo afrodescendiente.

La discriminación, el racismo y sus formas conexas de intolerancia son un problema ético, moral y jurídico, pero también uno de los grandes obstáculos para el desarrollo económico, cultural y social de nuestro país y el ejercicio de una auténtica democracia. En realidad la democracia en Ecuador es ficticia porque de ella el auténtico “demos” ha sido excluido.

*La discriminación nos deshumaniza, nos impide crecer en humanidad. Con esto quienes tenemos complejo de superioridad, mantenemos estructuras injustas con la prevalencia de grupos dominantes que avasallan a seres humanos y a pueblos considerados inferiores. Al decir de Galeano “estos depredadores han intentado despojar de su humanidad a los seres humanos pero no*

*sabían que, en ese intento, eran ellos quienes se despojaban de su propia humanidad. A consecuencia de la discriminación al menos el 70% de ecuatorianos carecemos de identidad propia.(Arrobo, 2010)*

*La “Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad” (a la que nuestro país adhirió mediante Ley Nacional N° 25280) define a la "**discriminación contra las personas con discapacidad**" como toda distinción, exclusión o restricción basada en una discapacidad, antecedente de discapacidad, consecuencia de discapacidad anterior o percepción de una discapacidad presente o pasada, que tenga el efecto o propósito de impedir o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por parte de las personas con discapacidad, de sus derechos humanos y libertades fundamentales.(Interamericana, 2004)*

Enfocando la discriminación al ámbito de la discapacidad, podríamos establecer que la discriminación se basa en el rechazo, humillación o vejación a aquellas personas que sufren algún tipo de discapacidad o deficiencia física o mental.

### **2. 1. 2. Exclusión**

“La exclusión tiene su origen en la composición de la actual estructura formada por una polifonía de carencias, que es ancestral y compleja y que tiene matices culturales, sociales, informativos, digitales, educativos y económicos” (Guichardo, 2008)

*“Excluido es quedar fuera de... una persona, un colectivo, un sector, un territorio, está excluido si no pertenece a... no se beneficia de un sistema o espacio social, político, cultural, económico, al no tener acceso al objeto propio que lo constituye: relaciones, participación en las decisiones, en la creación de bienes y servicios por la cultura y la economía etc. Hablar de Exclusión social es expresar y dejar constancia de que el tema no es tanto la pobreza y las desigualdades en la pirámide social sino, en qué medida se tiene o no un lugar en la Sociedad, marcar la distancia entre los que participan en su dinámica y se benefician de ella, y los que son excluidos e ignorados fruto de la misma dinámica social.”(Adell, 2002).*

La exclusión por tanto implica quedar fuera de las estructuras de la sociedad, que es la realidad de las personas con discapacidad visual. El enfrentarse diariamente a los retos que nos imprime la sociedad, desde el simple hecho de movilizarse hasta el lograr un trabajo digno, bajo el mismo esquema de quienes gozan de sus capacidades completas, reflejan procesos de exclusión. Para evitar la exclusión, la sociedad debería enfrentar sus capacidades diferentes y por tanto responder a las mismas, el no considerarlas, es ignorar su realidad. El reconocerlas, no significa tampoco una aceptación de que no pueden desenvolverse, sino que deben hacerlo de otras maneras, al final podrán demostrar su independencia y capacidad de ser responsables con ellos mismos y contribuir a la sociedad.

En este trabajo por tanto se enfocará en lograr que la sociedad comprenda que enfrenta día a día la exclusión de miembros productivos, que con actividades específicas, podríamos permitirles crecer y lograr una verdadera inclusión.

Exponemos algunos casos de personas que perdieron su visión y fueron discriminados y excluidos por familias vecinos y amigos.

Miguel nos narra: cuando yo tenía visión era saludado por todos mis vecinos y ahora que perdí la visión me ven caminando por el barrio con mi bastón pasan en silencio, cuando voy en compañía de mi esposa e hijos en varias ocasiones los vecinos saludan a mi esposa y no a mí. También nos contó que en una ocasión subió a la metro vía, de pronto sintió que le agarraron del brazo, lo pasaron de mano en mano hasta que le dijeron siéntese aquí, “Me hicieron sentir como un paquete”.

### **2.1. 3. Inclusión**

*La palabra inclusión originalmente proviene del latín *inclusio onis*, que significa conexión o amistad con alguien. “En una definición más exacta, es reconocer en los grupos sociales distintos el valor que hay en cada diferencia, el respeto a la diversidad y el reconocimiento de un tercero vulnerable, con necesidades específicas que deben ser saciadas para que pueda estar en condiciones de igualdad y disfrutar de sus derechos fundamentales”(Guichardo, *Inclusión Social para Construcción de la Ciudadanía*, 2008).*

Para lograr el acceso de toda la comunidad al transporte urbano es necesario llegar a la equidad, pero esto sólo será realmente efectivo cuando se asegure la verdadera igualdad de oportunidades y el servicio del transporte urbano sea para todos y no solo para unos pocos, es difícil separar calidad de equidad si se considera que la equidad no es solo igualdad de acceso, sino también de derechos a recibir servicios de calidad y un criterio importante para definir al transporte urbano de calidad es precisamente que este sea capaz de dar respuesta a la accesibilidad para todos.

#### **2.1. 4. Discapacidad Visual**

Se hace necesario entonces establecer inicialmente lo que se considera como discapacidad visual, lo cual hace referencia tanto a la ceguera propiamente dicha como a otras afecciones de la vista que no llegan a ella.

Es la deficiencia en la estructura o funcionamiento de los órganos visuales, cualquiera que sea la naturaleza o extensión de la misma que causa una limitación, que aún con la mejor corrección, interfiere con el aprendizaje normal o accidental a través de la visión y constituye, por lo tanto, una desventaja educativa. (Tomado del Folleto del Curso de Material Didáctico dado en Guayaquil por la Profesora Imelda Fernández).

La discapacidad visual se define como la dificultad que presentan algunas personas para participar en actividades propias de la vida cotidiana, que surge como consecuencia de la interacción entre una dificultad específica relacionada con una disminución o pérdida de las funciones visuales y las barreras presentes en el contexto en que se desenvuelve la persona.

Respecto de las barreras, estas son de diverso tipo, entre las más frecuentes se pueden señalar:

Ausencia de señales auditivas que replacen la información visual. Por ejemplo, si los semáforos no cuentan con señales auditivas, la persona cuyo remanente visual no le permita discriminar las luces, presentará mayores dificultades para cruzar las calles, situación que la hará más dependiente.

Ausencia de literatura en Braille o audio en las bibliotecas públicas. Por ejemplo, si una persona que presente ceguera o baja visión asiste a una biblioteca en busca de información, entretenimiento o cultura y no encuentra textos adaptados en dicho lugar, verá disminuidas sus posibilidades de integración y crecimiento personal.

Ausencia de sistemas de escritura alternativos. Por ejemplo, si los textos escolares no se encuentran adaptados al sistema Braille niñas y niños que presentan ceguera no tendrán acceso a los aprendizajes en igualdad de condiciones, dificultándose a su vez su participación en clases e interacción con sus compañeros y compañeras.

Como se aprecia en esta definición, la discapacidad visual, no depende únicamente de las características físicas o biológicas del niño o niña, sino que se trata más bien de una condición que emerge producto de la interacción de esta dificultad con un contexto ambiental desfavorable.

*Que la discapacidad tiene un carácter social y que no depende exclusivamente de las limitaciones individuales que una persona pueda experimentar (como se explica con detalle en la guía introductoria de este conjunto de guías de apoyo) tiene enormes consecuencias para el ámbito educativo, en este caso, para posibilitar en igualdad de condiciones el aprendizaje y la convivencia social de los niños y niñas que presentan NEE asociadas a discapacidad visual. (Alvarez, 2002)*

### **2.1. 5. Ceguera**

*La ceguera es la pérdida de la percepción visual medida a través del campo y de la agudeza visual, con el mejor ojo no se sobrepasa el 1/10 de agudeza visual o no se conserva en ninguno de los dos el 1/20 de la visión normal. La ambliopía es la deficiencia visual de aquellas personas que mantienen un resto visual por debajo de los criterios anteriores. Dentro de la ambliopía hay que diferenciar las personas que han adquirido la deficiencia tardíamente (cuentan con experiencia sensorial) de aquellas que son ambliopías de nacimiento. (Arias)*

Las personas con discapacidad visual se sienten excluidas o discriminadas por la sociedad, básicamente porque experimentan a diario problemas para poder desenvolverse con independencia. Todas las personas tienen el derecho de disfrutar de pleno acceso a la educación, el empleo también forma parte integrante del proceso de independencia económica, autoestima y reconocimiento social, pero la realidad es que no existe acceso total a los planteles educativos, también existen dificultades para encontrar trabajo y el deterioro de los lugares públicos como son: veredas, postes, paraderos y estaciones no señalizadas, evidencia una clara discriminación del cual son objeto este grupo humano, panorama que se complica más si se añade la falta de conocimiento de los choferes de la transportación pública, de sus obligaciones frente a éste grupo.

La sociedad no está totalmente concienciada de que todos somos iguales y que debemos respetar y aceptar las diferencias de cada ser humano y en función del reconocimiento de esas diferencias, facilitar el acceso al goce de sus derechos.

*Existen tres procesos claves que explican las relaciones de rechazo en las relaciones interpersonales entre sujetos de distintos grupos: los Estereotipos, el Prejuicio y la discriminación. Estos tres procesos, de distinta dominancia en el psiquismo humano, aunque son diferentes, operan de manera conjunta en el interactuar del sujeto con un grupo ajeno. De modo que los estereotipos, prejuicio y la discriminación se vinculan en la medida que amplían el marco cognitivo que fundamenta las acción y vinculaciones del ser humano. (Vonfack 1998, Santrock, 2004; Sánchez, 2002, Alvarado y Garrido, 2003). (Sandra Becerra P, 2007)*

Por ello para el desarrollo de esta tesis, es fundamental reconocer los conceptos de la discriminación y la exclusión, para establecer claramente, cuál es la situación que enfrentan las personas con discapacidad visual y poder enfrentar con estrategias claras su inclusión.

“Es la deficiencia en la estructura o funcionamiento de los órganos visuales, cualquiera que sea la naturaleza o extensión de la misma que causa una limitación, que aún con la mejor corrección, interfiere con el aprendizaje normal o accidental a través de la visión y constituye, por lo tanto, una desventaja educativa. (Tomado del

Folleto del Curso de Material Didáctico dado en Guayaquil por la Profesora Imelda Fernández).

Ciego es una persona que tiene visión cero o que “sólo tiene una mínima percepción de luz” (Colebrander, mayo 2007)

En la ceguera absoluta o total no se distingue luz de oscuridad ya que es la pérdida total o parcial del sentido de la vista. Existen varios tipos de ceguera parcial dependiendo del grado y tipo de pérdida de visión, como la visión reducida, el escotoma, la ceguera parcial (de un ojo) o el daltonismo.

La vista es el sentido de síntesis. Cuando entro a una habitación, por ejemplo, la información visual recibida me proporciona rápidamente datos referentes a dimensiones, objetos o personas presentes, distancias relativas entre ellos, presencia o ausencia de luz, etc.

La persona que carece de visión, necesita analizar para conocer a través de la información que le proporcionan los otros sentidos construye la realidad. Sin embargo hay nociones que por ser exclusivamente visuales no logra aprehender: los colores, el horizonte, las estrellas... Sin embargo, lo dicho anteriormente, de ningún modo significa que la persona ciega tenga un conocimiento “inferior” o “fragmentario” sino que conoce de forma diferente privilegiando el sentido del tacto (sentido de inmediatez, como el olfato y el gusto) y del oído.

Al respecto, existe la creencia que la persona ciega tiene “más desarrollados” los otros sentidos. Esto no es así, la agudización de la percepción táctil, por ejemplo, es el resultado de la ejercitación y no de una compensación espontánea. Por ello es importante estimular al niño ciego ya desde su nacimiento a fin de proveerlo de experiencias ricas, variadas, con significado, que le ayuden a crecer sano. Es vital enseñarle a explorar el espacio, a no temer al movimiento.

La persona que adquiere ceguera en edad adulta encuentra que el espacio se ha tornado hostil, no sabe que es lo que hay cerca, teme movilizarse solo, los desplazamientos se vuelven experiencias de tensión y miedo. En cambio, el ciego de

nacimiento que ha sido estimulado, tiene una relación positiva con el espacio y el movimiento. (Admin, 2009)

### **2.1 .6. Tipos de ceguera**

**Ceguera Parcial:** es cuando la persona ve con baja visión o no tiene la suficiente capacidad de tener una buena visión y se ven obligados a usar anteojos para tener la visión excelente.

**Ceguera Total o Completa:** es cuando la persona no ve ni siente absolutamente nada, ni siquiera luz ni Flash (resplandor).

### **2.1.7. Tipos de daños a causa de la ceguera**

La ceguera se clasifica dependiendo de dónde se ha producido el daño que impide la visión (Fallas, 2007). Esta puede ser en:

1. Las estructuras transparentes del ojo, como las cataratas y la opacidad de la córnea.
2. La retina, como la degeneración macular asociada a la edad y la retinosis pigmentaria.
3. El nervio óptico, como el glaucoma o la diabetes.
4. El cerebro.

## **2. 2. Patologías más comunes**

Desde 2005 la escuela Municipal de Ciegos Cuatro de Enero viene rehabilitando a los usuarios que presentan ceguera y baja visión, dependiendo de su patología se determina el tipo de rehabilitación que requiere prescribiendo ayudas ópticas (lupa, telescopio, magnificadores) y no ópticas (atril, papel pautado, caja de luz y elaboración de material didáctico) necesarias para que el usuario optimice su resto visual. De acuerdo a la necesidad son remitidos a Orientación y Movilidad para aprender el uso del bastón blanco.

Según la estadística de alumnos matriculados, este análisis comprende desde el 2007 hasta la actualidad, el 61% corresponde a baja visión y el 39% a ciegos totales.

Siendo las patologías más relevantes, la Retinopatía del prematuro, Retinosis pigmentarias, Retinopatía diabética, Atrofia del nervio óptico y por traumatismos causados por accidentes de tránsito y otros.

Los usuarios rehabilitados durante este tiempo han sido integrados a las escuelas regulares, continuando sus estudios superiores y en algunos casos incluidos laboralmente.

### **2.2.1. Retinopatía del Prematuro**

La retinopatía del prematuro (su sigla en inglés es ROP) es un trastorno de los vasos sanguíneos de la retina (la parte del ojo sensible a la luz). La ROP se presenta con mayor frecuencia en los prematuros y generalmente cuanto más prematuro es el bebé y cuanto menor es su peso al nacer, mayor es el riesgo de desarrollar ROP. En el pasado, este trastorno se llamaba fibroplasia retrolental. (medicine, 2012)

### **2.2.2. Retinosis Pigmentaria**

La Retinosis Pigmentaria es una enfermedad ocular que produce una grave disminución de la capacidad visual y que en muchos casos conduce a la ceguera.

Aunque se nace con la enfermedad, es raro que se manifieste antes de la adolescencia y prácticamente siempre lo hace de forma insidiosa, de tal modo que el enfermo no es consciente de su dolencia hasta que ésta se encuentra en fases muy avanzadas. Los síntomas más frecuentes en las Retinosis Pigmentaria son:

- **Ceguera nocturna**, como deficiente adaptación a la oscuridad o lugares poco iluminados.

- **Campo de visión limitado**, como pérdida de visión periférica. Para poder ver los objetos circundantes hay que girar la cabeza. Es la llamada visión "en túnel".
- **Deslumbramiento**, como molestias ante excesiva luminosidad, lo que hace necesario utilizar gafas de sol especiales.

“También puede asociarse con sordera congénita. Es muy importante saber que no todas las Retinosis Pigmentarias son iguales ni conducen a la misma pérdida de visión”. (Latinsalud)

### **2.2.3. Retinopatía Diabética**

“Es una enfermedad ocular en la cual hay daño a la retina. La retina es la capa de tejido ubicada en la parte posterior del ojo que convierte las imágenes luminosas en señales nerviosas y las envía al cerebro Constituye una de las principales causas de ceguera. El 80% de los diabéticos tiene afectados los vasos sanguíneos retinianos, esto puede producir borrosidad central generalizada aunque con frecuencia se dispone de alguna zona de visión intacta”. (Doctissimo)

### **2.2.4. Atrofia del nervio óptico**

La Atrofia del Nervio Óptico es una incapacidad permanente de la vista causada por daños al nervio óptico. El nervio óptico es como un cable que lleva información del ojo al cerebro para ser procesada. El nervio óptico consiste de más de un millón de nervios pequeños (axones), cuando algunos de estos nervios han sido dañados por una enfermedad, el cerebro no recibe la información completa y la vista se nubla. Cuando el sistema de desagüe del humor acuoso se bloquea total o parcialmente, la presión intraocular aumenta por encima de 21 mmHg; este aumento de presión comprime mecánicamente el nervio óptico y los vasos sanguíneos que lo alimentan, lo que provoca la atrofia del nervio óptico.

“Puede afectar a uno o a los dos ojos. También puede ser progresiva, dependiendo de la causa. Agudeza visual disminuida, afectación de colores”. (Barañano, 2009)

### **2.2.5. Catarata**

La catarata es la pérdida de transparencia del cristalino. El cristalino es una lente transparente que tenemos detrás de la pupila y que nos sirve para enfocar nítidamente los objetos. Por una serie de circunstancias, enfermedades o más frecuentemente debido al paso de los años, el cristalino puede ir perdiendo su natural transparencia y convertirse en una lente opaca. Por tanto una catarata será más o menos avanzada dependiendo de si la disminución de transparencia es mayor o menor. Cuanto mayor es la pérdida de transparencia del cristalino (o más avanzada es la catarata) mayor será la disminución de visión.

Existen numerosos tipos de cataratas, entre los que cabe destacar las congénitas (infecciones maternas, defectos cromosómicos, alteraciones del desarrollo ocular, etc.) y las adquiridas (seniles, metabólicas, otras).

Las cataratas constituyen una causa de ceguera evitable, ya que al ser operadas (único tratamiento posible), se suele restituir en la mayoría de los casos la visión. (Calderón, 2011)

### **2.2.6. Glaucoma**

*El glaucoma es una enfermedad del ojo que le roba la visión de manera gradual. Por lo general no presenta síntomas y puede resultar en la pérdida de la visión de manera repentina. En la mayoría de los tipos de glaucoma, el sistema de drenaje del ojo se tapa y el fluido intraocular no puede drenar. Al acumularse, causa un aumento de presión en el interior del ojo que daña al nervio óptico que es muy sensible, llevando a la pérdida de la visión. (GRF)*

Aumento de presión intraocular; puede ser congénito secundario o primario, sus síntomas son: Visión periférica disminuida, visión nocturna muy pobre, dificultad para la lectura y para ver objetos de gran tamaño.

Campo visual: la presencia de escotomas en la zona inferior del campo visual puede dificultar el desplazamiento.

El glaucoma congénito primario es muy difícil de controlar y se observa reducciones marcadas del campo visual periférico que obliga al paciente el uso del bastón en general se necesita una potente iluminación. (Crespo, 1980)

### **2.3. Baja visión**

Se considera que una persona tiene baja visión cuando tiene una limitación visual que le dificulta o impide la realización de una o varias tareas de la vida cotidiana.

La baja visión es la denominación genérica empleada para referirse a la limitación visual que el paciente padece. Esta limitación puede tener muchos orígenes distintos aunque principalmente está causada por distintas patologías, habitualmente asociadas a la edad, como pueden ser la Degeneración Macular, Retinopatía Diabética, Retinosis Pigmentaria, Aniridia, Glaucoma, etc.” (Bages, 2011)

“La OMS (Organización Mundial de la Salud) definió, en 1992, una persona con baja visión es aquella que aun después de tratamiento médico y/o corrección óptica común, tiene una visión de 0.3 en el mejor ojo o un campo visual inferior a 10° desde el punto de fijación y que quiere utilizar su visión para la planificación y ejecución de tareas. Si su visión es menor de 0.4 puede beneficiarse de las ayudas de baja visión” (Smith, 2010)

### **2.4. Orientación y movilidad y su incidencia en las personas con discapacidad visual**

La capacidad de desplazarse es esencial tanto para poder realizar las actividades de la vida diaria (entendiendo por estas las que se desarrollan en el hogar), hasta las actividades que precisan de desplazamiento al exterior como ir y volver al trabajo o la escuela, participar en actividades sociales y recreativas; sin una buena movilidad independiente la persona depende del deseo, buena voluntad o conveniencia de otros. Para lograr esta capacidad de desplazamiento se considera necesario profundizar en el manejo de las técnicas de Orientación y Movilidad.

### **2.4.1. Breve historia de la Orientación y Movilidad**

La Orientación y Movilidad es una disciplina que nació en 1945, después de la segunda Guerra Mundial. Su principal precursor fue el Dr. Richard Hoover, médico oftalmólogo del Valley Force Army Hospital de la ciudad de Pennsylvania, USA.

En la década del 60 el Boston College implementó los primeros programas universitarios de formación de profesionales en Orientación y Movilidad, los cuales recibían el título de Peripatólogo, título que en la actualidad se ha cambiado por el de Especialista en Orientación y Movilidad.

En la década de los 90 se comienzan a realizar las primeras intervenciones en Orientación y Movilidad para niños y posteriormente con alumnos con necesidades múltiples. (Calistro)

### **2.4.2. Orientación y Movilidad**

Esta disciplina tiene como principal objetivo buscar la independencia de las personas, siendo un medio que evita el aislamiento y promueve la autogestión, la promoción personal y la integración de las personas con discapacidad visual.

“Orientación se define como el proceso cognitivo que permite establecer y actualizar la posición que se ocupa en el espacio a través de la información sensorial y Movilidad en sentido amplio, es la capacidad para desplazarse de un lugar a otro. Ambos conceptos están íntimamente interrelacionados, no pudiendo prescindir uno de otro.” (Fuentes, 2007)

### **2.4.2. Enseñanza en orientación y Movilidad**

“Enseñanza que reciben los ciegos o deficientes visuales de muy escaso resto visual para que puedan desplazarse sin problema en el interior de su vivienda, barrios donde residan y colegios, dicha enseñanza incluye: adiestramiento de los sistemas perceptivo, desarrollos de conceptos, desarrollo de la motricidad, habilidades de

orientación formal y de movilidad formal” (Cebrián, ORIENTATION AND MOVILITY TRAINING, octubre 1997)

*La Orientación y Movilidad es mucho más que la enseñanza del uso correcto del bastón. Si no que se refiere, a la posibilidad que se le otorga al niño de aprender a organizar y a familiarizarse con su mundo, a través del contacto físico, lo que además le permite comprender su entorno. Entendemos entonces, que la **Orientación** es saber **QUIEN ERES, DONDE ESTAS** y **HACIA DÓNDE QUIERES IR**. La **Movilidad**, es el **ACTO DE DESPLAZARSE** o de **MOVERSE** de un lugar a otro. (Troncoso)*

#### **2.4.3. Entrenamiento de los sentidos para la orientación.**

Este entrenamiento es una parte de la educación o rehabilitación de las personas con discapacidad visual que los prepara para desplazarse con independencia. El entrenamiento consiste en adiestramientos sensorial, desarrollo conceptual, autoconfianza, adquisición de habilidades motrices, dominio de las técnicas de orientación del propio medio, uso del guía vidente, técnicas para el correcto uso del bastón.

##### **Auditivo**

El sentido del oído se considera muy importante como el de la vista al igual que este se estimula espontáneamente, es global y también es el sentido de orientación, de distancia y de dirección, a través del sentido del oído el hombre dispone del don maravilloso de la comunicación con el lenguaje, con el sentido del oído se relaciona la ecolocación esa facultad que le permite al ciego percibir un objeto que se presenta frente a él.

## **Olfativo**

Reacciona antes las cualidades químicas del ambiente, el olfato se convierte para el sordo-ciego en el sentido primordial de orientación y discriminación de distancia, aunque en forma más relativa.

## **Táctil Kinestésico o Cenestésico**

Reacciona a estímulos mecánicos térmicos, químicos, eléctrico. A través del tacto plantar podemos reconocer los diferentes tipos de piso: rugosos, lisos, césped, arena etc.

### **2.5. Breve historia del Bastón Blanco**

“En 1921, James Biggs, un fotógrafo de Bristol, quedó ciego después de un accidente, como no se sentía seguro con el tránsito de las cercanías de su casa, pintó su bastón de blanco para que fuera más visible”.

En 1931, Lions Clubs internacional comenzó a fomentar el uso de bastones blancos entre los ciegos.

Richard Hoover, peripatólogo que trabajaba con los veteranos de guerra, observó la postura que adoptaban los ex soldados que utilizaban un grueso bastón de madera. Investigando, llegó al prototipo del bastón delgado que puede ser rígido o plegable, cuya altura llega al esternón de la persona que lo usa.

Si bien el bastón blanco está comúnmente aceptado como un símbolo de la ceguera, varios países poseen diferentes reglamentaciones sobre lo que constituye un bastón para ciegos. Las leyes varían de un estado a otro; pero en todos los casos quienes portan un bastón blanco tiene preferencia de paso al cruzar una calle y en un espacio público.

“En 1970, el director de la Federación Internacional de Ciegos declaró el 15 de octubre el Día Internacional del Bastón Blanco”. (Richard Hoover).

Este día 15 de octubre representa una contribución a la integración de las personas con discapacidad visual.

“Se denomina así a una jornada que se dedica a campaña de mentalización del público sobre la problemática de los ciegos en sus desplazamientos independientes e incluso, de manera más general, acerca de sus problemas y logros en cuanto a la integración social. En la mayoría de los países coincide con el 15 de octubre” (Cebrián, octubre 1997)

“El desplazamiento es el acto y práctica de desplazarse, de evaluar los hechos y lugares conocidos del entorno, con el fin de facilitar un movimiento o una movilidad eficaz y ejercitar la propia capacidad de desplazamiento independiente.” (Cebrián, NAVIGATION TRAVEL, octubre 1997)

### **2.5.1. Técnicas de orientación y movilidad**

Es necesario que la comunidad conozca pequeñas formas de cómo ayudar a una persona con discapacidad en su movilidad o desplazamiento. Porque no sabe cómo hacerlo y si lo hace, lo hará en forma espontánea, que en vez de ayudarle le produciría molestia y en muchos casos prefieren ignorarlos.

Las técnicas son las herramientas necesarias para que las personas con discapacidad visual puedan desenvolverse en su entorno.

### **2.5.2. Técnica Hoover (uso del bastón)**

Es la técnica que le permite a la persona ciega desplazarse en forma autónoma y segura. Consiste en el uso apropiado de un bastón de características especiales, el cual será liviano, delgado, que puede ser rígido o plegable y debe llegar a la altura del esternón.

“Conjunto de técnicas que se emplean al usar un bastón, para que la persona ciega pueda desplazarse con relativa seguridad” (María Dolores Cebrián, octubre 1997)

El bastón generalmente es de aluminio, recubierto con material plástico y con una puntera metálica recambiable. Su utilización requiere de un entrenamiento adecuado por parte de un instructor en Orientación y Movilidad (Mon, 1998)

“Es un elemento auxiliar a la movilidad que sirven para que las personas ciegas puedan desplazarse con mayor autonomía y seguridad en su vida cotidiana, al servir como distintivo, informador, y como protección” (María Dolores Cebrián, octubre 1997)

El “Bastón blanco” es un instrumento que identifica a los ciegos y deficientes visuales y le permite desplazarse en forma autónoma. Sus características de diseño y técnica de manejo facilitan el rastreo y detección oportuna de obstáculos que se encuentran a ras del suelo.

El bastón es una forma de integración social porque hoy los ciegos y los disminuidos visuales pueden desplazarse sin la ayuda de otras personas, a través de las técnicas de uso pueden desplazarse por sus propios medios en forma normal.

### **2.5.3. Técnica diagonal**

“Técnica utilizadas por las personas discapacitadas visuales en su desplazamiento. Deriva su denominación del hecho que el bastón se coloca en posición diagonal al suelo, se usa en interiores conocidos, ya que no protege de obstáculos situados en el suelo.” (María Dolores Cebrián, octubre 1997)

La mano se coloca en la empuñadura de forma que el dorso quede hacia arriba y los dedos estén flexionados rodeando la empuñadura. El dedo pulgar se extiende y se apoya en la empuñadura de forma que quede mirando hacia abajo, hacia la caña del bastón. Esta posición permite un control óptimo del bastón en la mayoría de las situaciones.

El dedo pulgar extendido permite que el alumno aplique una presión hacia delante para mantener la posición adecuada de la caña del bastón. Se extienden el brazo, el antebrazo y la muñeca de forma que la mano que sujeta el bastón esté a una distancia

de 9 a 12 cm delante de la cadera y el mando del bastón a 3 o 5 cm del extremo del hombro.

#### **2.5.4. Técnica de toques**

Permite al alumno detectar irregularidades y objetos que se encuentren en un plano vertical, en un entorno familiar o desconocido. El mango del bastón se mantiene en el centro de la palma de la mano con el dorso de ésta mirando lateralmente. El bastón se sostiene en esta posición para conseguir el máximo apoyo y seguridad. Se emplea la mano dominante para lograr la máxima fuerza y coordinación.

#### **2.5.5. Tipo de Bastones**

**Bastón plegable.**-Es aquel que está formado por varias partes y que tiene dimensiones reducidas al estar plegado, es muy cómodo de guardar en los bolsillos y bolsos; a menudo está fabricado en aluminio de alta resistencia, es muy ligero y dispone de empuñadura de caucho muy ergonómica y con contera giratoria.

**Bastón Rígido.**-Frecuentemente es de fibra de vidrio formado por una sola parte con contera de nylon y empuñadura de polipropileno, ayuda a sostenerse con más firmeza.

**Bastón de apoyo.**- Es un bastón de madera o de aluminio conformado por una curva en su empuñadura que por lo general lo utilizan los adultos mayores para su desplazamiento y una mejor comodidad.

#### **2.5.6. Técnica del guía vidente**

“Técnica de acompañamiento mediante la cual la persona ciega es conducida o guiada por una persona vidente con la que camina en una determinada posición.”

El invidente toma el brazo del guía de manera que el pulgar quede situado en el exterior y que el resto de los dedos agarren el interior del brazo; estar situado medio paso atrás y a un lado del guía, dándole la opción de mantener el contacto, entregar pistas sobre el entorno recorrido y los elementos presentes en éste. Algunos de los elementos que suelen utilizarse como pistas del guía vidente son:

- Aviso de escaleras.
- Detención frente a cruces de calles.
- Espacios más estrechos.
- Obstáculos, etc.

### **2.5.7. Técnica de protección personal**

“Técnica de movilidad que sirve para evitar obstáculos situados entre la cintura y los hombros de la persona con discapacidad visual. Requiere la adquisición de tres técnicas sucesivas: técnica de protección personal alta, técnica de protección baja y técnica combinada.”

Son aquellas técnicas que permiten que la persona se mueva en forma independiente, en lugares conocidos, dentro de los cuales puede localizar diferentes elementos a la vez que protegen sus cuerpos. Tenemos:

**Protección con la mano y el antebrazo:** Es cuando el brazo se dobla y se mantiene cruzando el cuerpo a la altura de los hombros, de forma paralela al suelo, con la palma hacia el exterior y las puntas de los dedos sobrepasando el hombro opuesto, lo cual le permite encontrar objetos al nivel de la cabeza y/o del pecho.

**Protección de la parte inferior del cuerpo:** El brazo se encuentra extendido hacia abajo y mantenido diagonalmente a través del cuerpo, lo cual le facilita la protección frente a los obstáculos ubicados al nivel de la cintura y en la parte superior de las extremidades.

### **2.5.8. Técnica del rastreo**

Técnica en la cual el invidente puede identificar los obstáculos presentes en el entorno, rastreando con sus manos las superficies cercanas; para desarrollar esta técnica se debe extender el brazo unos 45° grados, mantenerlo al lado y levemente

inclinado hacia delante, mientras mantiene el contacto con la superficie (Ej.: la pared, una meza, etc.).

Por lo general es una técnica que se enseña a los niños pero muchos adultos la emplean como una alternativa para desplazarse en uso interno y es la forma de darse seguridad así mismos en lugares conocidos. (Ej.: el baño, cuarto, aula, etc.)

## **2.6. Rehabilitación**

La rehabilitación es el proceso sistemático que potencia las habilidades personales para lograr objetivos satisfactorios; la orientación y movilidad son factores que sirven como independencia personal y complementaria de la rehabilitación.

En 1980 con el apoyo de miembros del cuerpo de paz de Estados Unidos se inició la orientación y movilidad de las personas con discapacidad visual en la ciudad de Guayaquil, este aporte fue muy importante ya que en aquellos tiempo no conocían de la existencia de esta materia, que les permitiría adquirir independencia personal brindándoles la oportunidad de desplazarse dentro de la institución, en sus respectivos hogares y posteriormente se extendería por las calles de la ciudad.

El transporte público fue poco requerido por las personas con discapacidad visual porque contaba con un expreso escolar como medio de transporte, aquellos que no recibían este servicio asistían a la escuela en compañía de un familiar usando el transporte urbano y pagando pasaje completo sin inconveniente, quienes continuaron sus estudios a nivel medio se movilizaron de esta misma forma, en el nivel superior disminuyó la participación familiar tomando la posta sus compañeros de estudio y en otros casos recibiendo apoyo institucional.

El servicio de rehabilitación opera con carácter ambulatorio que ofrece atención a los usuarios teniendo en cuenta las necesidades y demandas personales, la causa de la discapacidad, edad a la que perdió la visión, las vivencias o experiencias educativas y laborales y los antecedentes individuales, familiares y sociales para ellos se apoyara en tres unidades básicas el educativo, social, laboral.

Educativo.- La unidad de comunicación proporcionara las herramientas necesarias para acceder a la información, la cultura y los conocimientos que le permitan una mejor orientación y clara concepción de su entorno inmediato. La inserción o reincorporación a las diversas modalidades y niveles educativos será parte elemental de esta unidad.

Social.- A través de las unidades de orientación y movilidad, de actividades de la vida diaria y destrezas manuales facilitara la inclusión en la vida familiar y comunitaria. El logro de un desplazamiento seguro e independiente, de autonomía personal en las actividades cotidianas, de ocupación del tiempo libre serán las metas de este programa.

Laboral.- Visualizado como el acceso a las fuentes de formación y del entrenamiento a partir de una adecuada orientación ocupacional y programas de crecimiento personal sobre la base de motivaciones y del fortalecimiento de la autoestima.

El servicio se propone sensibilizar a la persona ciega o de baja visión, para la aceptación de su condición sensorial a través de las terapias psicológicas, de experiencias anecdóticas de docentes ciegos y más recursos conducentes para esta aceptación, orientar a la familia para evitar los rechazos, y lograr que acepte la realidad sobre la condición visual del familiar, a fin de involucrarla y que ofrezca apoyo amplio en la aplicación de programas de adaptación o readaptación a los campos de la educación, del trabajo y de la integración social.

## **2.7. Marco Legal**

Las personas con discapacidad son titulares de los mismos derechos fundamentales que el resto de los ciudadanos.

El primer artículo de los derechos humanos establece: Todos los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos. A fin de alcanzar esta meta todas las comunidades deben celebrar la diversidad en el seno de sí mismas y deben asegurar que las personas con discapacidad pueden disfrutar de las distintas clases de derechos

humanos; civiles, políticos, sociales, económicos y culturales reconocidas por las distintas convenciones internacionales.

Por ello es necesario que las personas con discapacidad sean reconocidas como ciudadanos de pleno derecho. Solo entonces podrán diseñarse políticas encaminadas a la igualdad de oportunidades para lograr la integración real.

Según documento de las Naciones Unidas (UN, 1996: 15-16) la discapacidad es un fenómeno universal presente, que afecta a una gran cantidad de personas y va en aumento. Sus causas y consecuencias varían y dependen de las “circunstancias socioeconómicas y de las distintas disposiciones que los estados adoptan a favor del bienestar de sus ciudadanos”

Marco legal sobre la Ley y Reglamento Sobre Discapacidades y la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Anexo nº 1)

### **2.7.1. Análisis de la Ley de Transporte y Seguridad Vial y de la Ley de Discapacidades.**

El espíritu de la ley desde hace décadas ha sido siempre favorecer a las personas que poseen cualquier limitación. Cada sector de impedido pugnaba por alcanzar sus metas de forma aislada, obteniendo como resultado escasos logros. Así, surge en 1966 la ley de defensa de los derechos del ciego, en 1984 se crea la dirección nacional de rehabilitación e integración del minusválido dentro de la cual se agrupaban los grupos vulnerables.

Cabe resaltar en 1979 con el arribo a la democracia con el gobierno del presidente Roldos, el legislador Dr. Aurelio Carrera del Rio impulso la creación de una ley que proteja a las personas con limitaciones debido a que él tenía un hijo impedido.

Los términos evolucionaron y con ellos el ámbito medular de las leyes que aparecieron para beneficiar a los minusválidos con el nombre de discapacitados, nace la ley de discapacidades para favorecer a un sector con diversas deficiencias. Dicha ley contempla tarifas preferenciales en los transporte, adquisición de materiales

referentes a las discapacidades, hace realidad la inclusión educativa, social y laboral, para cristalizar el anhelo añejo de integrarse a la sociedad como entes positivos.

En la actual reforma de la presente ley se incluye una rebaja considerable a los servicios básicos, el retiro voluntario del trabajador con discapacidad con 25 años de labor. Deponiendo las actividades y banderas políticas se debe admitir que el Lic. Lenin Moreno que adolece de una discapacidad ha sido líder en las conquistas y reivindicación de los derechos de las personas con discapacidad integrándolo en forma positiva real y digna.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, ha sido objeto de varias reformas y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la Ley no pueda aplicarse adecuadamente.

Esta Ley no contempla aspectos relacionados con la prevención y nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad; es necesario contar con una nueva Ley de carácter eminentemente técnico, que de forma integral, norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

### **2.7.2. Impactos en las personas con discapacidad visual.**

La ley de transporte urbano contempla beneficios a todos los usuarios incluyendo a las personas con discapacidad, enumerando los derechos que los asiste, derechos que son violentados por la mayoría de los choferes del transporte urbano en el momento que una persona con discapacidad desea movilizarse utilizando este medio, produciendo angustias, desesperación, impotencia y rabia cuando no los cogen o abren su unidad de transporte desconociendo el derecho que le otorga la ley de transporte y seguridad vial, en tarifas rebajadas, asientos reservados y ceder el asiento a las personas con discapacidad.

En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce, así mismo exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros y solicitarla con la anticipación debida.

La ley de discapacidad en lo referente a la accesibilidad al transporte específica, que tienen derecho al uso normal al transporte público para lo cual las unidades de transporte deben estar libres de barreras y obstáculos que garanticen el fácil acceso y circulación en el interior del vehículo y contar con dos asientos identificados con el símbolo de discapacidad, estos deberán ser controlados por los organismos competentes.

Todos estos beneficios estipulados por la ley de transporte y la ley de discapacidades en la práctica no se cumplen, en ninguno de sus artículos menciona, sanciones que hagan reflexionar a los señores choferes, sobre el trato que les dan a los usuarios con discapacidad visual, que esperan el bus en las esquinas o paraderos de la ciudad cuando no los cogen. Además no contempla en sus artículos la obligación que tiene los señores choferes para parar sus unidades a todos los usuarios que hagan la señal de pare y a nuestro juicio esto les permite hacer discriminación a quienes deben coger o no.

Por estas molestias causadas las personas con discapacidad visual se sienten desamparadas sin saber el motivo “Del porque no los cogen” y a qué entidad acudir para solucionar el problema y solo les queda esperar la “buena” voluntad de algún chofer que sea solidario con su discapacidad.

También hemos observado, que en las nuevas unidades de transporte en un número reducido constan con los asientos destinados con el distintivo de discapacidad y en casi la totalidad de buses no cuentan con los dos asientos como indica la Ley, esto quiere decir que las personas con discapacidad son excluidas y discriminadas por este servicio.

## **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.**

### **3.1. INVESTIGACIÓN DE LA REALIDAD DE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.**

Luego de realizar un breve recorrido sobre la discapacidad visual y sus principales problemáticas, el presente capítulo se enfocará en la realidad de las dificultades de movilidad que las personas con discapacidad visual deben enfrentar para realizar sus actividades cotidianas.

Retomando el objetivo general de este estudio:

“Analizar los principales aspectos de discriminación y exclusión en la movilidad en la transportación pública de las personas con discapacidad visual en la ciudad de Guayaquil”

Con el presente estudio por tanto se pretende reconocer estos aspectos, entendiendo la realidad de la movilidad en los servicios de transporte público de la ciudad para las personas con discapacidad visual.

El trabajo levantó información directa para verificar de qué manera los choferes de la transportación urbana influyen en la movilidad de las personas con discapacidad visual, y verificar si éste grupo es o no discriminado y excluido. Mediante encuestas, seguimientos y testimonios a las personas videntes, choferes, vigilantes y personas con discapacidad visual, el estudio contará con mayores elementos de juicio que lleve a propuestas claras.

### **3.1.2. Metodología de investigación.**

Para llevar a cabo el presente trabajo de investigación, se realizarán estudios cualitativos y cuantitativos puesto que llevaremos a cabo la recolección de información mediante entrevistas, observaciones y desarrollo de encuestas.

Este proyecto estará basado en la investigación explicativa y de campo logrando así obtener información relevante que permita tomar acciones y decisiones pertinentes.

Para complementar los escenarios evidenciados en nuestra investigación, consideramos necesario conocer las percepciones a profundidad de otros segmentos que influyen en la gestión de la transportación pública y por ende en las posibilidades de facilidad de movilidad. Para ellos nos apoyamos con testimonios a personas con discapacidad visual que han sufridos en algún momento discriminación y con algunos casos de seguimientos para comprobar porqué no los cogen los choferes de buses urbano.

Realizaremos entrevistas a Presidentes de Cooperativa de buses, los cuales nos darán información necesaria sobre la aplicación de la Ley de Discapacidad en lo referente a la de accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad visual la cual nos servirá para lograr nuestro objetivo.

Así mismo realizaremos entrevistas a los directivos de la Comisión de Tránsito para saber si conocen la discapacidad visual, la Ley de los mismos y si se la aplica en Cooperativas de Transporte, para que las personas con discapacidad visual accedan a este servicio sin complicación.

Realizaremos una campaña de concienciación dirigida hacia los choferes de la transportación urbana para que un futuro presten servicio a todos los habitantes de la ciudad, también elaboraremos un folleto explicativo conteniendo texto e imágenes que les permita a los señores choferes reflexionar ante la necesidad que tienen estas personas de usar su medio de transporte, porque ellos aun no han descubierto la importancia que tienen los medio de transporte en el diario vivir de las personas, como el motor que mueve a la ciudad.

### **3.1.3. Tipo de Métodos**

**Científico.-** Es un estudio sistemático que permite la observación para elaborar un análisis en base a hechos reales que viven las personas con discapacidad visual en su vida cotidiana.

**Deductivo:** Al utilizar este método se demostrará la realidad que viven a diario las personas con discapacidad visual, porque son excluidos y discriminados por los choferes de la transportación urbana afectando a sus actividades cotidianas.

**Inductivo.-**Luego de realizar la observación generalizada, el estudio tomará en cuenta casos, testimonios, seguimiento y experiencias exitosas de atención a personas con discapacidad visual en la transportación pública.

### **3.1.4. Diseño de la investigación**

#### **Tipos de investigación.**

La observación es el elemento fundamental de esta tesis para luego describir, explicar los casos y proceder a elaborar las predicciones.

#### **Observación.**

Se acudió al campo de los acontecimientos para verificar de que manera los choferes de la transportación urbana facilitan o no la movilidad de las personas con discapacidad visual.

El trabajo de campo se realizó en los buses, estación de buses, en las calles a usuarios videntes, choferes de buses, personas con discapacidad visual, vigilantes de la comisión de tránsito.

#### **Descriptiva.**

Se fundamenta en descubrir detalladamente cuales son los motivos y los problemas que causan los choferes de la transportación urbana en la movilidad de las personas con discapacidad visual.

### 3.1.5. Población y Muestra

#### Encuestas a:

1. Choferes de transportes, para conocer su actuar frente a las personas con discapacidad visual.
2. Población en general vidente, a fin de entender su comportamiento de ayuda o no a las personas con discapacidad visual frente a sus dificultades en la movilización del transporte público.
3. Personas con discapacidad visual, para conocer sus problemas frecuentes para moverse en el transporte público.
4. Vigilantes de la Comisión de Tránsito, para conocer el control que ejercen para el cumplimiento de la ley a favor de los discapacitados.

#### Cálculo de muestra

El tipo de muestreo a considerar por el tipo de estudio será aleatorio, mediante la fórmula:

$$n = \frac{N}{(E)^2 (N-1)+1}$$

Considera la más aceptada para los datos educativos de la Dinamed<sup>1</sup>

#### 1. Choferes Transportación urbana

La ciudad cuenta con 71 cooperativas de transporte urbano de las cuales 10 son las más requeridas por las personas con discapacidad visual para complementar su movilidad.

En cada cooperativa existe un promedio de 20 unidades. Hemos observado que por cada unidad de transporte existen dos choferes para cubrir el recorrido del día y parte de la noche. En promedio el número de choferes sería 400.

---

<sup>1</sup> DINAMED Dirección Nacional de Mejoramiento Profesional del Ministerio de Educación, Ecuador

N: 400 (considerado en función del número de choferes promedio de una línea de transporte y el número de líneas registradas en la Comisión de Tránsito del Guayas)

$$E^2: (0.05)^2$$

$$n = 400 / ((0.05)^2(400-1)+1) = 200.25 = 200 \text{ choferes}$$

## 2. Población general vidente

La ciudad de Guayaquil ha tenido un crecimiento poblacional muy importante siendo la ciudad con 2.526.927 habitantes según el último censo del 2010.

El tipo de muestra considerada, será de conveniencia, dado que los recursos físicos y económicos son limitados, y la cantidad de información y unidades de observación es amplia. La muestra considerada será 200 personas que usan los servicios de transportación pública.

## 3. Personas con discapacidad visual

- Según el Presidente de la Asociación de Ciegos del Guayas Emilio Sánchez se encuentran registrados 150 socios.
- En la fundación FUNECI se encuentran afiliados 24 socios.
- En la fundación Martha Almeida 22 socios.
- En la Escuela Municipal de Ciegos Cuatro de Enero se encuentran matriculados en el servicio de rehabilitación básica funcional 24 usuarios adultos.

Suman un total de 220 personas con discapacidad visual adultas que residen en la ciudad de Guayaquil y son estas personas las que se movilizan independientemente y requieren a diario el uso del transporte público.

N: 220 (total de agrupados en Acacig<sup>2</sup>, Funeci<sup>3</sup>, Facimab<sup>4</sup>)

$$E^2: (0.05)^2$$

$$n = 220 / ((0.05)^2(220-1)+1) = 142.16 = 150 \text{ encuestados personas con discapacidad}$$

---

<sup>2</sup> ACACIG Asociación de ciegos y amigos de los ciegos del Guayas

<sup>3</sup> FUNECI Fundación Ecuatoriana para ciegos

<sup>4</sup> FACIMAB Fundación para ayuda de ciegos Martha Almeida Barzola

#### 4. Vigilantes tránsito

Existe en nuestra ciudad 800 vigilantes que laboran en el cantón Guayaquil controlando el tránsito vehicular repartido en cuatro delegaciones urbanas. Se realizará encuesta a los vigilantes para saber si conocen la Ley de Discapacidad Visual y si son entrenados en la movilidad de las personas con discapacidad visual, a más de aquello si estos verifican que en los buses estén destinados los asientos para el discapacitado visual.

N: 800 (de acuerdo a los registros de la Comisión de Tránsito del Guayas al 2011)

$E^2: (0.05)^2$

$n = 800 / ((0.05)^2(800-1)+1) = 266.89 = 267$  vigilantes

Para complementar los escenarios evidenciados en nuestra investigación, consideramos necesario conocer las percepciones a profundidad de otros segmentos que influyen en la gestión de la transportación pública y por ende en las posibilidades de facilidad de movilidad por ello se realizó además entrevista a Presidentes de Cooperativa de buses, los cuales nos darán información necesaria sobre la aplicación de la Ley de Discapacidad en lo referente a la de accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad visual.

#### **3.1.6. Instrumento de la investigación.**

Para el desarrollo de la investigación, se elaboraron instrumentos de recolección de información para cada grupo, que respondan a los propósitos particulares.

- Choferes de transportes, para conocer su actuar frente a las personas con discapacidad visual, la encuesta se encuentra en el Anexo 2.
- Población en general vidente, a fin de entender su comportamiento de ayuda o no a las personas con discapacidad visual frente a sus dificultades en la movilización del transporte público, la encuesta se ubica en el Anexo 3.
- Vigilantes de la Comisión de Tránsito, para conocer el control que ejercen para el cumplimiento de la ley a favor de los discapacitados. Anexo 4.

- Personas con discapacidad visual, para conocer sus problemas frecuentes para movilizarse en el transporte público. Anexo 5.
- Para las entrevistas a los presidentes de cooperativas se puede encontrar las preguntas en el Anexo 6.
- Para el levantamiento de la observación en campo se utilizó la plantilla de observación que consta en el Anexo 7.

### **3.1.7. Trabajo de campo.**

El trabajo de campo se realizó en los buses y en las calles a usuarios videntes, no videntes y vigilantes de la comisión de tránsito, en horario diurno y matutino. En el caso de los no videntes, también se contó con la participación de personas con discapacidad visual pertenecientes a diversas fundaciones y asociaciones de apoyo a estos grupos.

En el caso de los choferes, se acudió a las estaciones de buses y se abordó a los mismos en los intervalos de descanso y turnos establecidos por la cooperativa a la que pertenecen. Se realizó de manera aleatoria la elección de las líneas 3-28-19-42-62-76-110-57-32-107, que cubren gran parte de los recorridos de la ciudad.

Luego de obtenidas las impresiones, para fundamentar la realidad fue necesario realizar un estudio mediante observación, para constatar las dificultades de las personas con discapacidad visual y el tiempo que deben esperar para subir al transporte requerido. Se escogió en forma general las calles de la ciudad, esquinas y paraderos públicos y se realizó un acompañamiento a personas con discapacidad de diferentes edades a sus actividades diarias para registrar lo observado y obtener mediante entrevistas sus testimoniales.

## CAPITULO IV: ANALISIS DE RESULTADOS.

### 4.1. Encuestas

#### 4.1.1. Encuesta a Choferes del transporte urbano

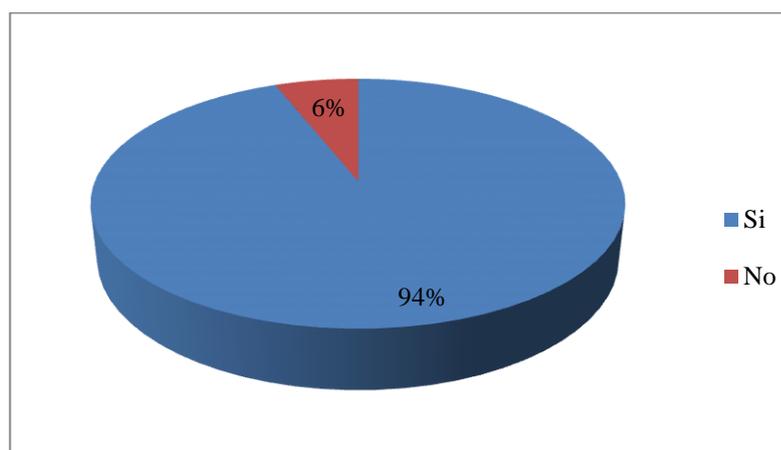
1-¿Conoce usted que existe la Ley que protege a las personas con discapacidad visual y evita que sufran toda clase de discriminación?

**TABLA N° 1**  
**CONOCIMIENTO DE LA LEY DE DISCAPACIDADES**

Población	SI	NO
200	188	12
100%	94%	6%

Fuente: Los autores 2012.

**GRÀFICO N° 1**  
**CONOCIMIENTO DE LOS CHOFERES**  
**SOBRE LA LEY DE DISCAPACIDADES**



Fuente: Los autores, 2012

En este estudio encontramos que de los 200 choferes encuestados, los cuales corresponden al servicio de transporte urbano de la ciudad de Guayaquil el 94% afirma conocer la existencia de la Ley que protege a las personas con discapacidad visual y el 6% desconoce la existencia de la misma.

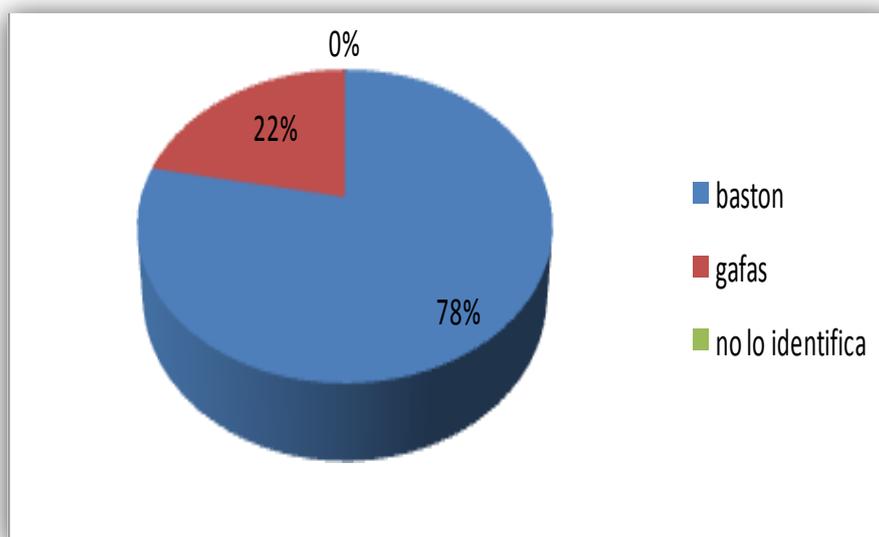
## 2.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?

TABLA N° 2  
**MEDIO DE IDENTIFICACIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

Choferes	Bastón	Gafas	No lo identifica
200	193	54	0
100%	78%	22%	0%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 2  
**MEDIO DE IDENTIFICACIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL.**



Fuente: Los autores, 2012

El 78% de los choferes encuestados afirman que identifican a las personas con discapacidad visual porque portan el bastón blanco y el 22% los identifica por el uso de bastón y gafas oscura, porque muchas personas pueden usar gafas y no son ciegos.

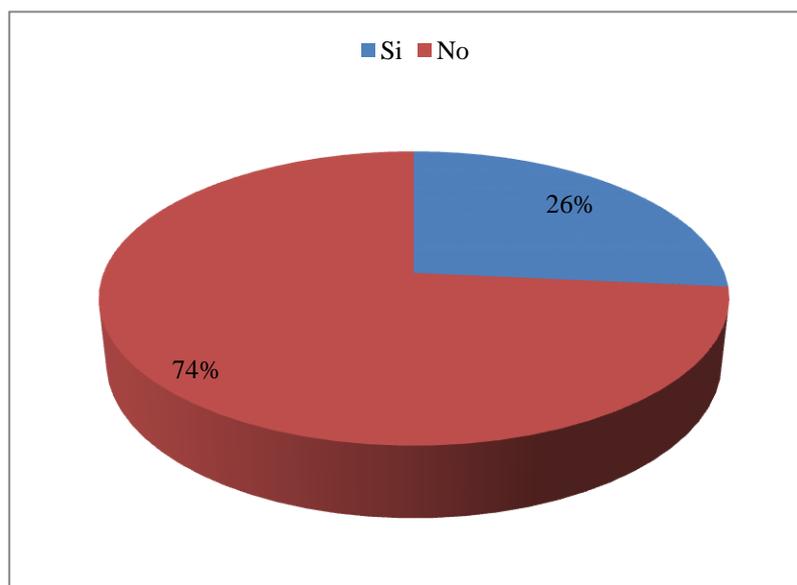
**3.- ¿Sabía usted que todas las unidades de transporte deben tener dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad?**

**TABLA N° 3**  
**IDENTIFICACIÓN DE LOS DOS ASIENTOS EN LOS TRANSPORTES**

<b>Choferes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
200	53	147
100%	26%	74%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 3**  
**IDENTIFICACIÓN DE LOS DOS ASIENTOS EN LOS TRANSPORTES**



Fuente: Los autores, 2012

El 74% de los choferes encuestadas desconocen que los buses urbanos deben tener dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad y el 26% afirma conocer lo que especifica la Ley de discapacidad relacionada al transporte urbano.

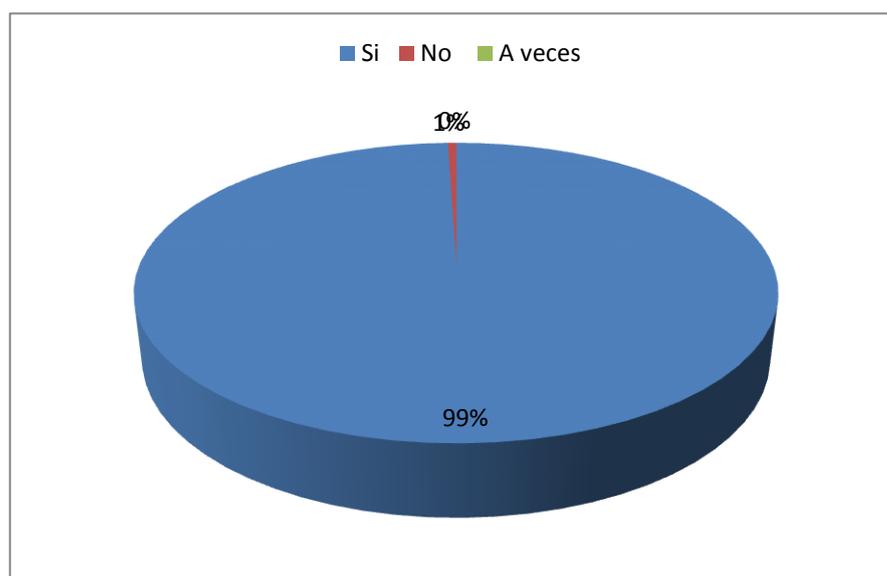
**4.- ¿Considera usted, a las personas con discapacidad visual como usuario de su unidad de transporte?**

**TABLA N° 4**  
**CONSIDERACIÓN COMO USUARIO A LAS PERSONAS CON**  
**DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>Choferes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	199	1	0
100%	99%	1%	0%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 4**  
**CONSIDERACIÓN COMO USUARIO A LAS PERSONAS CON**  
**DISCAPACIDAD VISUAL**



F

Fuente: Los autores, 2012

Al preguntar a los señores choferes si consideran a las personas con discapacidad visual como usuario de su transporte respondieron afirmativamente en un 99% y el 1% no lo considera como usuario de su transporte.

5.- ¿Qué actitud toma usted cuando sube una persona ciega a su unidad de transporte?

TABLA N° 5

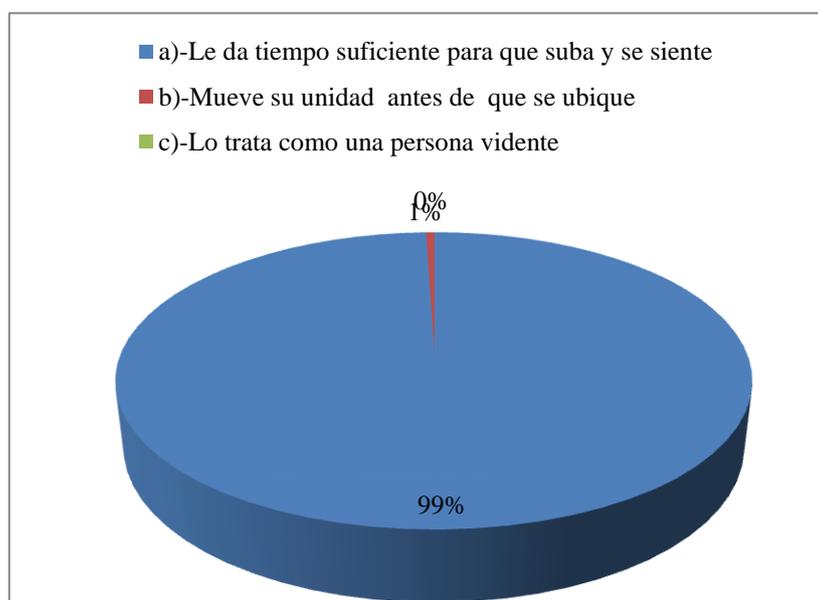
**ACTITUDES FRENTE A UNA PERSONA CIEGA**

<b>Choferes</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
200	199	1	0
100%	99%	1%	0%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 5

**ACTITUDES FRENTE A UNA PERSONA CIEGA**



Fuente: Los autores, 2012

El 99% de los choferes del transporte urbano aseguran que a los usuarios ciegos se le da suficiente tiempo para que suba y tome asiento y el 1% de ellos mueve su unidad de transporte antes de que tome asiento.

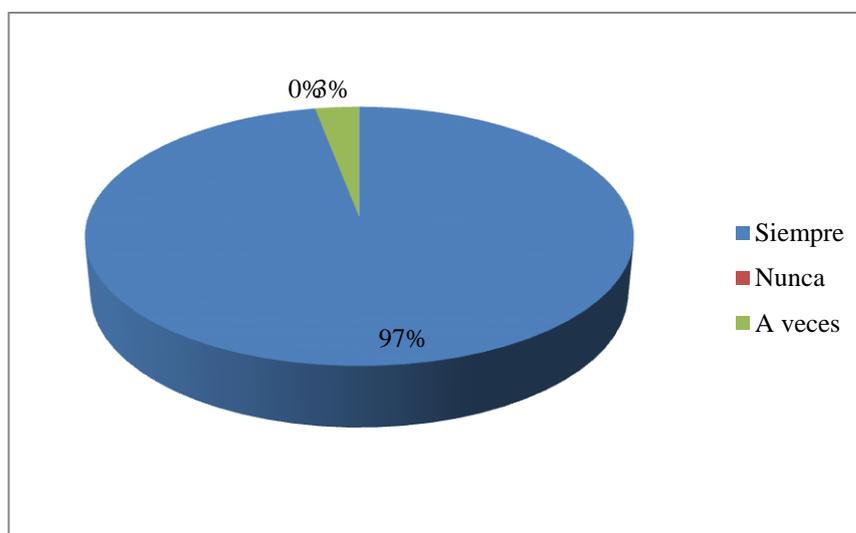
**6.- ¿Usted para su unidad de transporte donde la persona ciega le indica cuando va a bajar?**

**TABLA N° 6  
LUGAR DE PARADA**

<b>Choferes</b>	<b>Siempre</b>	<b>Nunca</b>	<b>A veces</b>
200	194	0	6
100%	97%	0 %	3 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 6  
INDICACIÓN DEL LUGAR DE PARADA**



Fuente: Los autores, 2012

Para conocer si los choferes detienen su unidad de transporte donde la persona ciega sugiere el 97% respondió que siempre lo hacen, y el 3% manifiesta que en ciertas ocasiones.

7.- ¿Vocea usted el número de su unidad de transporte cuando ve a una persona ciega en el paradero?

TABLA N° 7

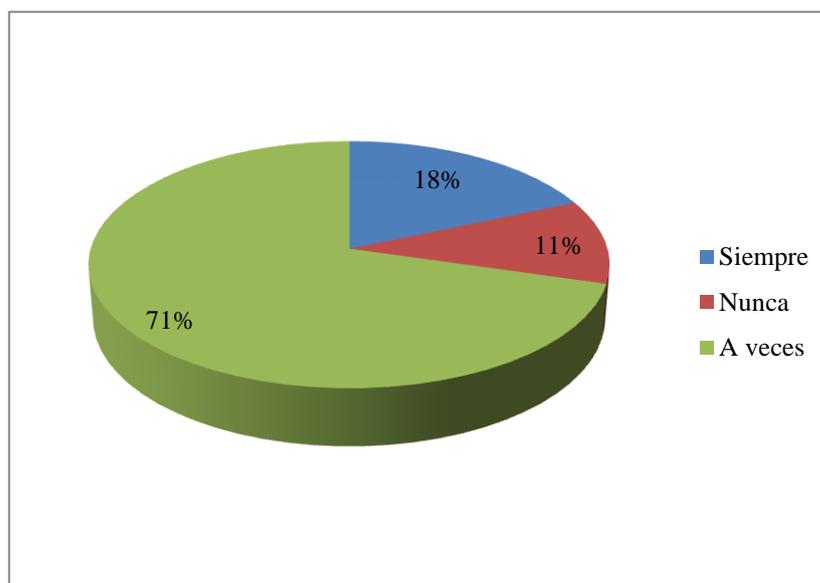
**VOCEO DEL NÚMERO DE TRANSPORTE**

Choferes	Siempre	Nunca	A veces
200	37	22	141
100%	18 %	11%	71%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 7

**VOCEO DEL NÚMERO DE TRANSPORTE**



Fuente: Los autores, 2012

Al consultar a los choferes, si ellos vocean el número de su unidad de transporte el 71% respondió que a veces, el 18% manifiesta que siempre lo hacen y el 11% dijo no hacerlo porque quienes lo hacían eran los cobradores de buses.

**8.- ¿Cuándo observa a una persona ciega cruzar la calle?**

TABLA N° 8

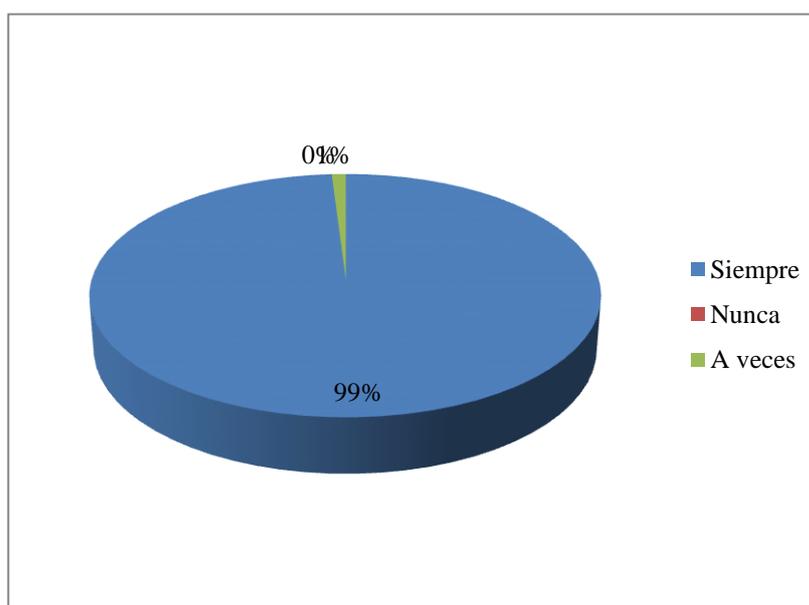
**PRECAUCIÓN CON LOS INVIDENTES**

Choferes	Siempre	Nunca	A veces
200	198	0	2
100%	99%	0%	1%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 8

**PRECAUCIÓN CON LOS INVIDENTES**



Fuente: Los autores, 2012

En esta consulta el 99% de los choferes respondieron que siempre conducían con precaución cuando observaban a las personas con un bastón mientras que el 1% indicó que a veces lo hacían.

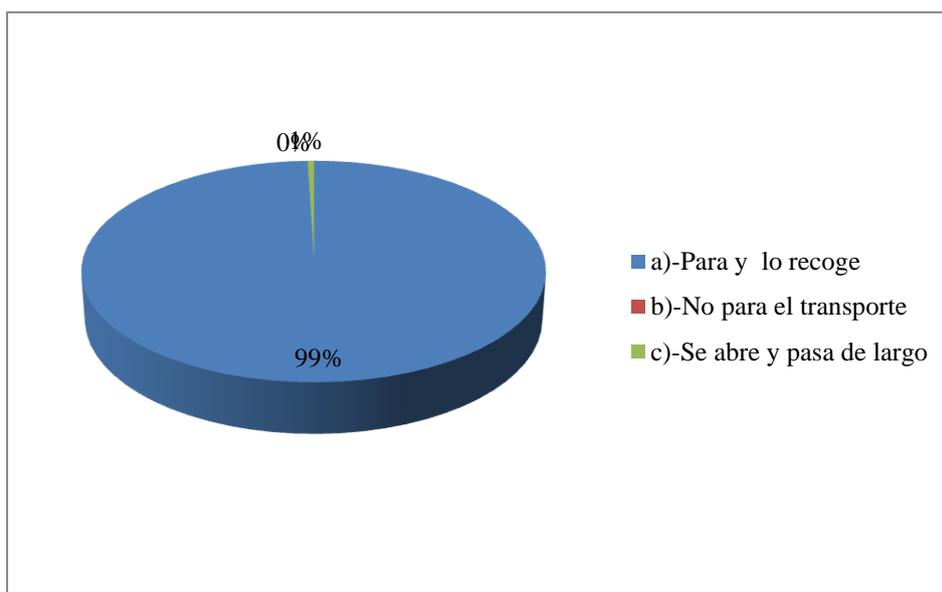
9.- ¿Cuando usted ve una persona ciega en el paradero acompañado y con el bastón extendido haciendo la señal de pare, que hace?

TABLA N° 9  
REACCIÓN ANTE UNA PERSONA CIEGA

Choferes	A. Para y lo recoge	B. No para	C. Se abre y pasa de largo
200	199	0	1
100%	99%	0%	1%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 9  
REACCIÓN ANTE UNA PERSONA CIEGA



Fuente : Los autores, 2012

El 99% de los choferes encuestados respondieron que si para, su unidad de transporte para coger a las personas ciegas y el 1% respondió que se abre y pasa de largo y no hace caso a la señal de pare.

**10.- ¿Sabía usted, que las personas ciegas se quejan mucho de los choferes de buses, porque no los cogen?**

TABLA N° 10

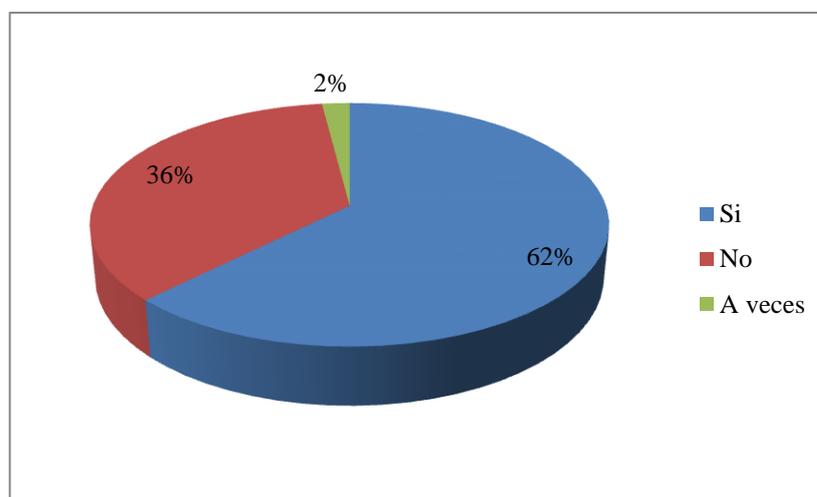
**QUEJAS DE LAS PERSONAS CIEGAS**

<b>Choferes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	125	71	4
100%	62%	36%	2%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 10

**QUEJAS DE LAS PERSONAS CIEGAS**



Fuente: Los autores, 2012

En esta consulta el 62% de los choferes mencionó conocer que las personas con discapacidad visual se quejan de que no los cogen, el 36% desconoce de las quejas de las personas con discapacidad visual y el 2% refiere que algo habían escuchado al respecto pero que ellos no tenían la certeza.

**11.- ¿Usted tiene algún motivo para no coger a las personas ciegas?**

TABLA N° 11

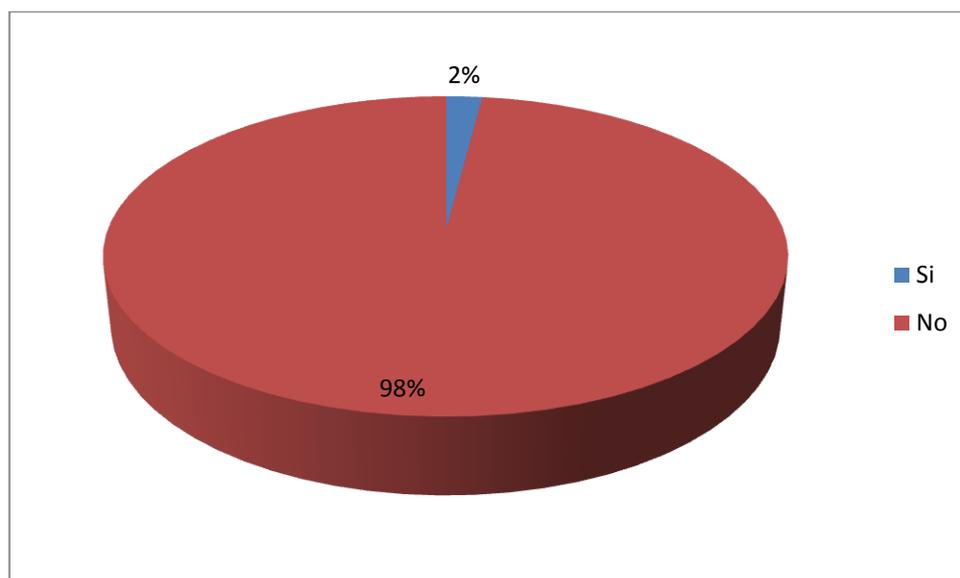
**MOTIVOS PARA NO COGER A PERSONAS CIEGAS**

<b>Choferes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
200	4	197
100%	2 %	98 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 11

**MOTIVOS PARA NO COGER A PERSONAS CIEGAS**



Fuente: Los autores, 2012

Los señores choferes dicen no tener ningún motivo para no coger a las personas ciegas en un 98% y el 2% tienen temor de que las personas ciegas sufran algún accidente al subir o bajar del bus.

#### 4.1.2. Encuesta a Usuarios videntes

##### 1.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?

TABLA N° 1

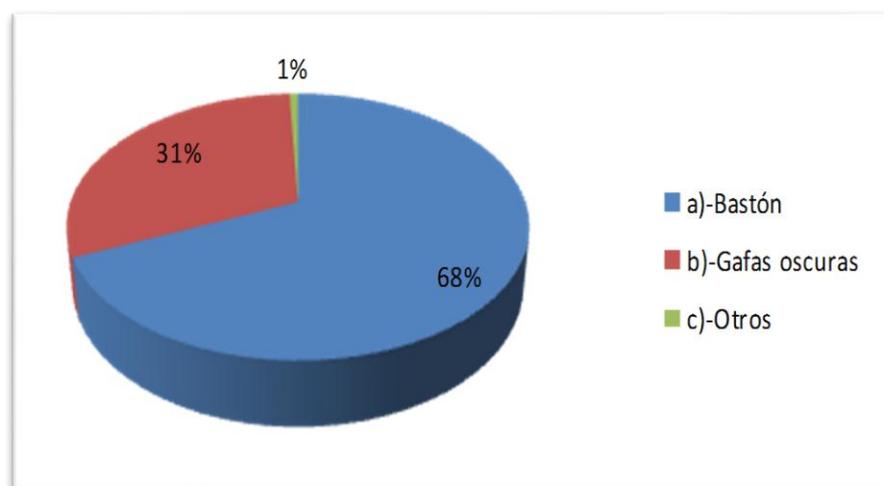
##### IDENTIFICACIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL

Vidente	Bastón	Gafas Oscura	Otros
200	193	87	2
100%	68%	31%	1%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 1

##### IDENTIFICACIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL



u

Fuente: Los autores, 2012

Los peatones videntes mencionan que identifican a las personas con discapacidad visual porque utilizan el bastón blanco en un 68%, por las gafas oscuras y el bastón blanco el 31% y el 1% mencionan que los conocen por otros motivos.

2.- ¿Cuándo usted observa a una persona con discapacidad visual en el paradero esquina o estación?

TABLA N° 2

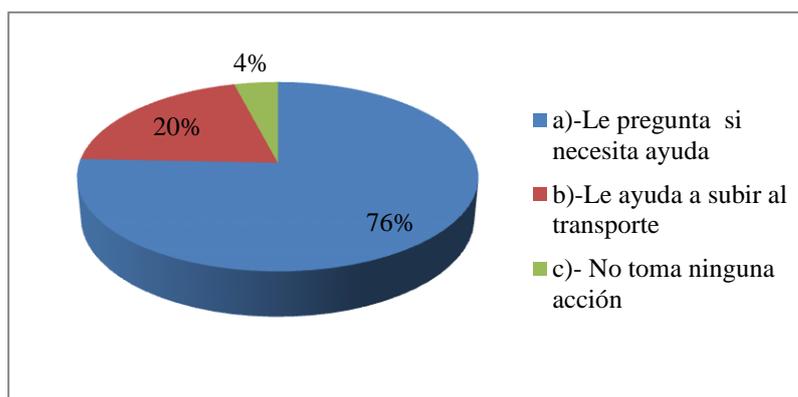
**ACCIONES CON LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

Vidente	A	B	C
200	168	45	9
100%	76 %	20 %	4%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 2

**ACCIONES CON LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

El 76% de los videntes encuestados colaboran con las personas con discapacidad visual preguntándoles si necesitan ayuda para tomar el bus, el 20% le ayuda a coger el transporte que ellos requieren y el 4% no toma ninguna acción.

### 3.- ¿Cuándo una persona con discapacidad visual sube al bus?

TABLA N° 3

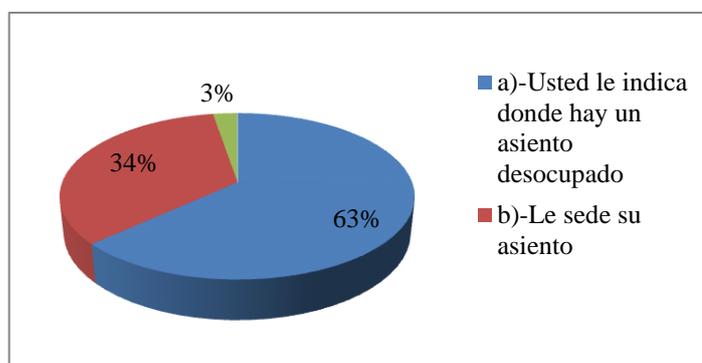
#### ACCIONES DENTRO DEL BUS

Vidente	A	B	C
200	144	78	6
100%	63 %	34 %	3%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 3

#### ACCIONES DENTRO DEL BUS



Fuente: Los autores, 2012

El 63% de los pasajeros encuestados orientan en el interior del bus a la persona con discapacidad visual indicándoles donde hay un asiento desocupado, mientras que el 34% se sienta y por último el 3% no toma ninguna acción.

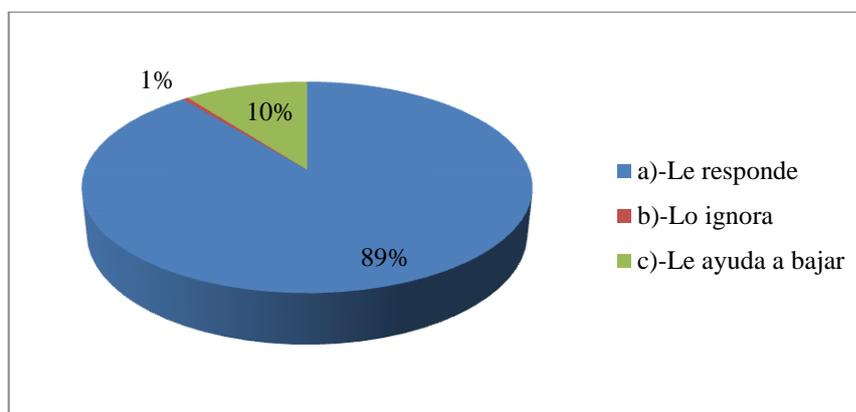
**4.- ¿Cuándo una persona con discapacidad visual va a bajar del bus, y le pregunta por qué calle va?**

**TABLA N° 4**  
**ACCIONES AL BAJAR DEL BUS**

<b>Vidente</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
200	188	1	22
100%	89 %	0 %	10%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 4**  
**ACCIONES AL BAJAR DEL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

El 89% de los pasajeros encuestados, responden porque calle van, a las personas con discapacidad visual, el 10% de ellos le ayudan a bajar del bus y el 1% manifiesta no tomar ninguna acción.

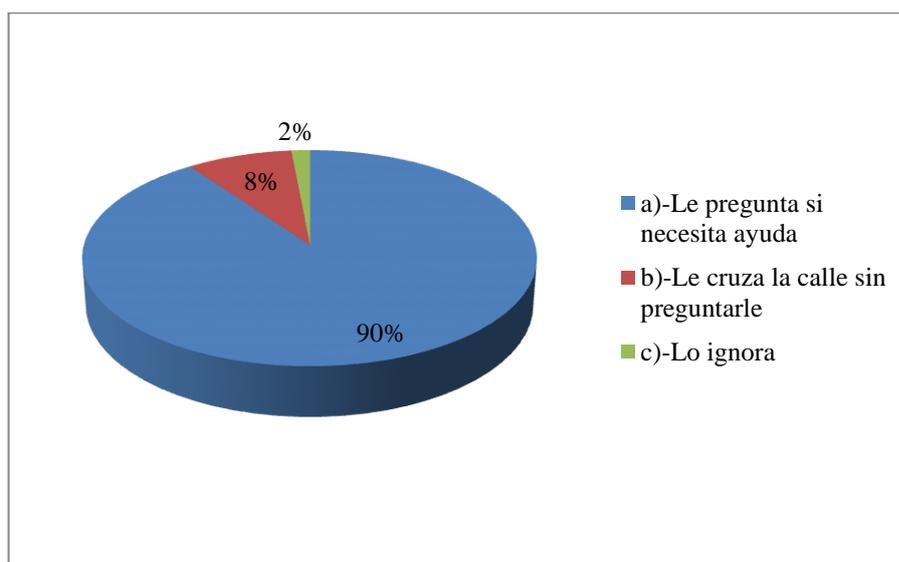
5.- ¿Si usted observa a una persona con discapacidad visual que va a cruzar la calle?

**TABLA N° 5**  
**ACCIONES AL CRUZAR LA CALLE**

Vidente	A	B	C
200	182	17	3
100%	90 %	8 %	2%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 5**  
**ACCIONES AL CRUZAR LA CALLE**



Fuente: Los autores, 2012

El 90% de las personas videntes le preguntan al peatón ciego si necesita ayuda para cruzar la calle, el 8% cuando la persona ciega demuestra que desea cruzar la calle lo ayuda sin preguntar y el 2% sigue su camino sin importancia.

**6.- ¿Usted a socializado o conversado con una persona con discapacidad visual?**

**TABLA N° 6**

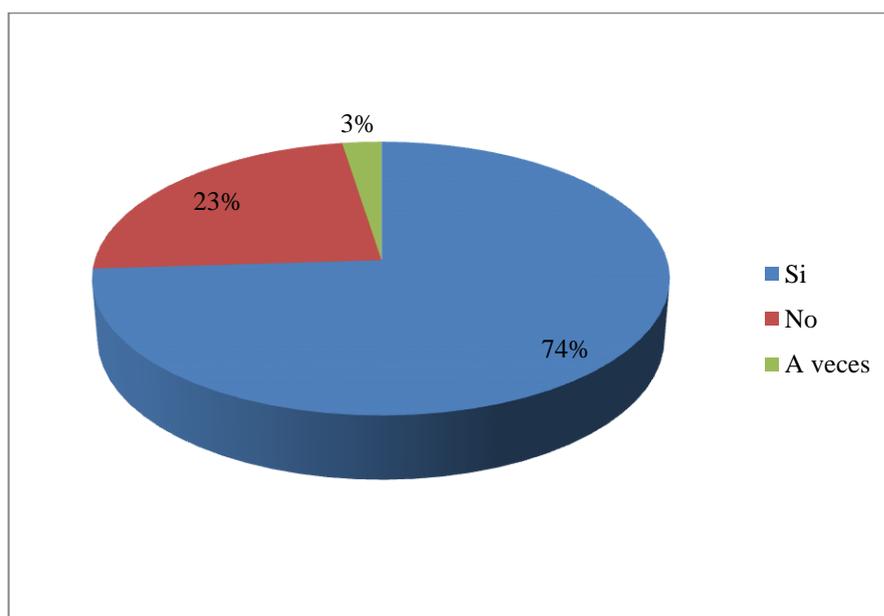
**SOCIALIZACIÓN CON PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>Vidente</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	148	47	5
100%	74 %	23 %	3%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 6**

**SOCIALIZACIÓN CON PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

El 74% de los peatones encuestados afirman haber tenido contacto con personas con discapacidad visual, el 23% mencionan que no ha tenido esa oportunidad y el 3% lo ha hecho por colaboración.

**7.- ¿Sabe usted que existe personas ciegas y de baja visión?**

**TABLA N° 7**

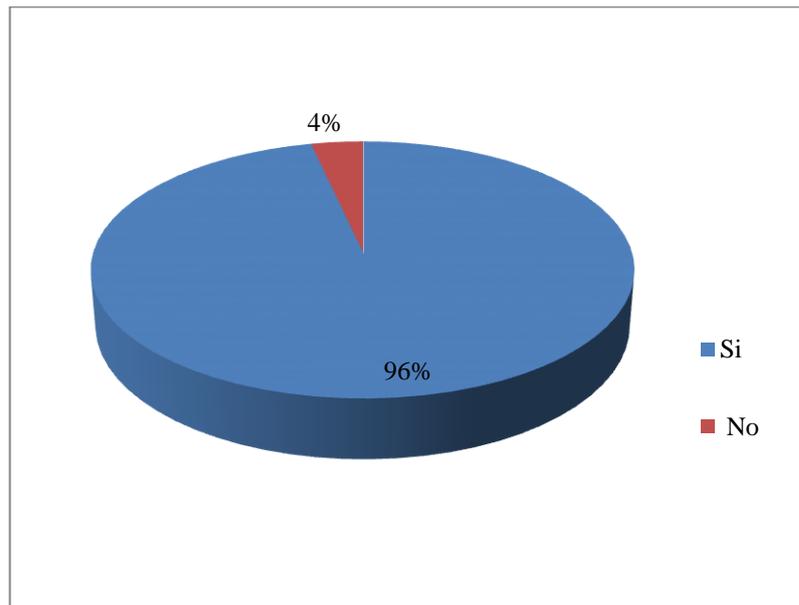
**DIFERENCIAS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>Videntes</b>	<b>SI</b>	<b>No</b>
200	193	7
100%	96 %	4 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 7**

**DIFERENCIAS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

De la encuesta realizada a los peatones videntes el 96% menciona que conoce la existencia de las personas con discapacidad y entre ellas la visual, mientras que un 4% manifiesta no conocer a estas personas.

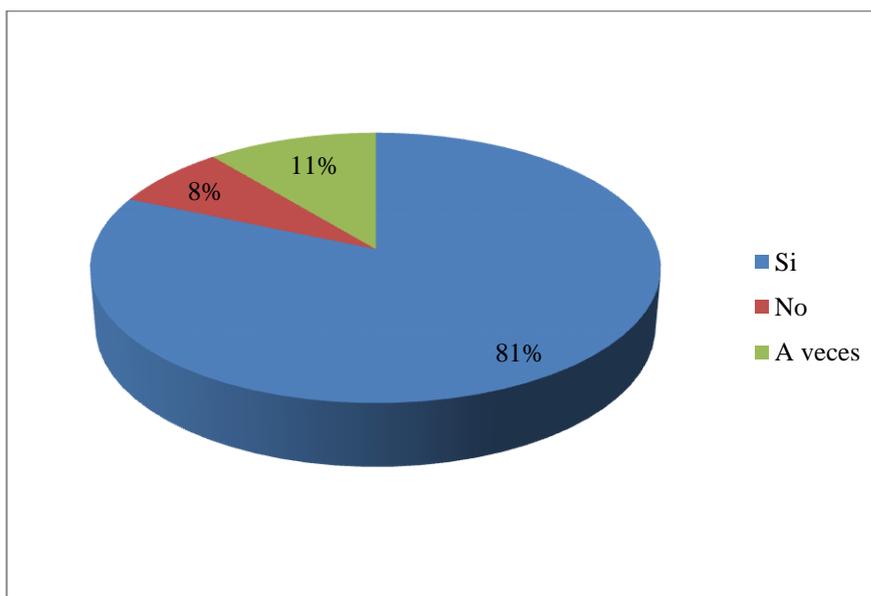
**8.- ¿Usted utiliza los términos izquierda, derecha, arriba, abajo, adelante, atrás, para orientar a una persona con discapacidad visual?**

**TABLA N° 8  
UTILIZACIÓN DE TÉRMINOS DE ORIENTACIÓN**

<b>Videntes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	163	15	22
100%	81 %	8 %	11%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 8  
UTILIZACIÓN DE TÉRMINOS DE ORIENTACIÓN**



Fuente: Los autores, 2012

El 81% de las personas encuestadas mencionan que utilizan los términos adecuados para orientar a las personas con discapacidad visual, mientras el 11% a veces utiliza estos términos y finalmente el 8% no los usa porque los desconoce.

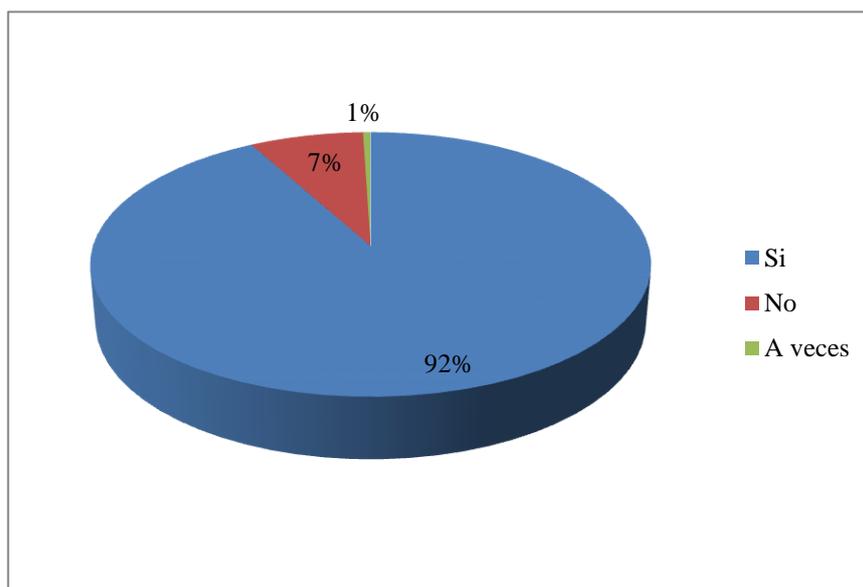
**9.- ¿Sabía usted que las personas ciegas se quejan de que los choferes de buses no los cogen?**

**TABLA N° 9  
QUEJAS HACIA LOS CHOFERES**

<b>Videntes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	184	15	1
100%	92 %	7 %	1%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 9  
QUEJAS HACIA LOS CHOFERES**



Fuente: Los autores, 2012

El 92% de los usuarios del transporte urbano encuestados afirman conocer que las personas ciegas se quejan de que los choferes de buses no los cogen y también por experiencia, el 7% no saben de las quejas de dichas personas y el 1% no tiene conocimiento.

**10.- ¿Cree usted que los choferes tienen alguna orden de no coger a las personas con discapacidad visual?**

TABLA N° 10

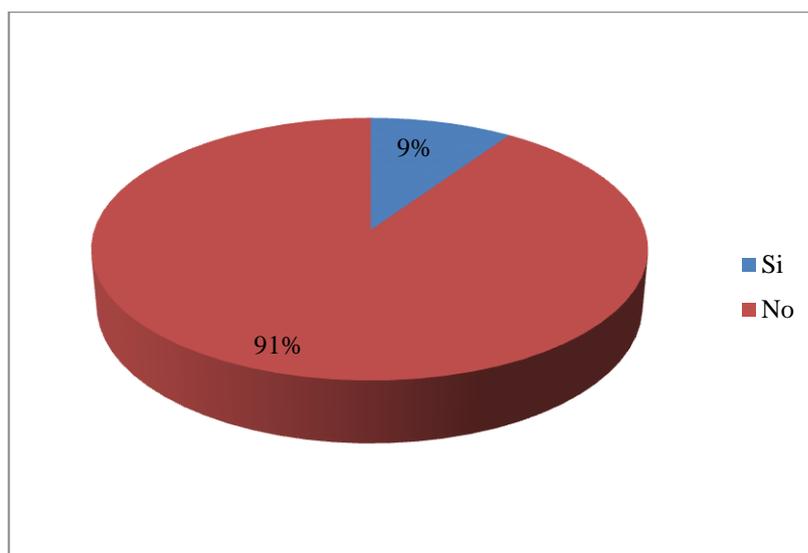
**ORDEN DE RECHAZO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

Videntes	SI	No
200	19	181
100%	9 %	91 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 10

**ORDEN DE RECHAZO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

El 91% de las personas encuestadas opinan que los choferes no tienen ninguna orden de no coger a las personas con discapacidad visual, que lo hacen porque no quieren, por falta de educación, por mala gente y el 9% asevera que los choferes tienen la orden de no cogerlos porque no pagan pasaje completo.

#### 4.2.3. Encuesta a Vigilantes

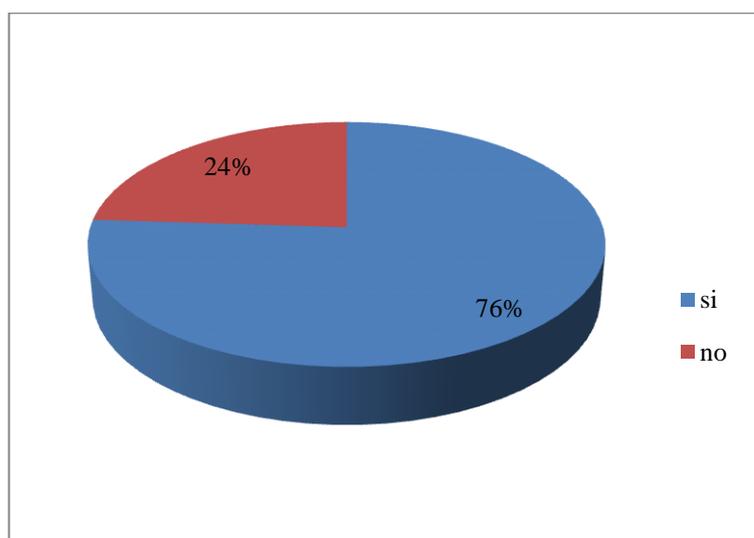
1.- ¿Conoce usted la Ley que protege a las personas con discapacidad visual?

TABLA N° 1  
CONOCIMIENTO DE LA LEY DE DISCAPACIDADES

Vigilantes	SI	No
200	152	58
100%	76 %	24 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 1  
CONOCIMIENTO DE LA LEY DE DISCAPACIDADES



Fuente: Los autores, 2012

El 76% de los vigilantes encuestado afirman conocer la Ley que protege a las personas con discapacidad visual y el 24% restante no la conoce.

## 2.- ¿Ha ayudado a una persona ciega a coger el bus?

TABLA N° 2

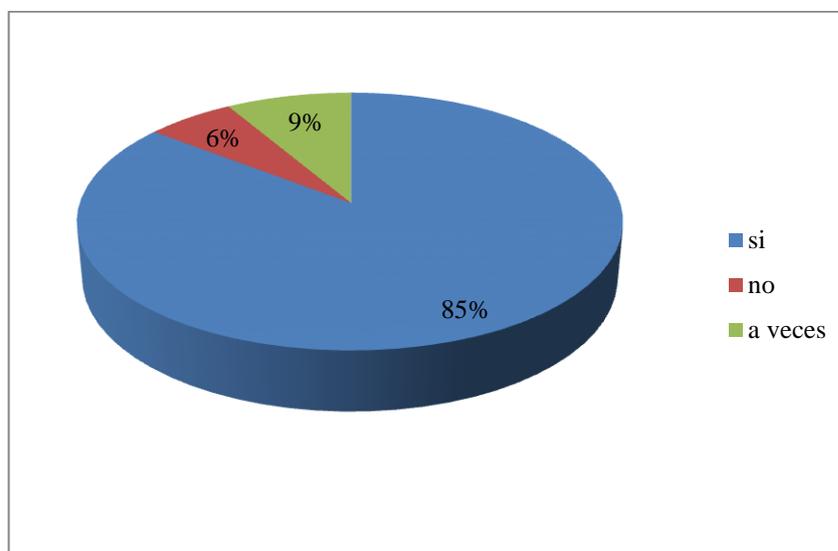
### COLABORACIÓN CON PERSONAS CIEGAS PARA COGER BUS

Vigilantes	SI	NO	A veces
200	171	12	17
100%	85 %	6 %	9%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 2

### COLABORACIÓN CON PERSONAS CIEGAS PARA COGER BUS



Fuente: Los autores, 2012

El 85% de los vigilantes encuestados aseguran haber ayudado a las personas con discapacidad visual a coger el bus, el 9% respondieron que por lo menos en una ocasión han ayudado a las personas con discapacidad visual y el 6% manifiesta que no ha tenido esa oportunidad.

**3.- ¿Qué ayuda le proporciona a las personas con discapacidad visual para coger el transporte público?**

**TABLA N° 3**

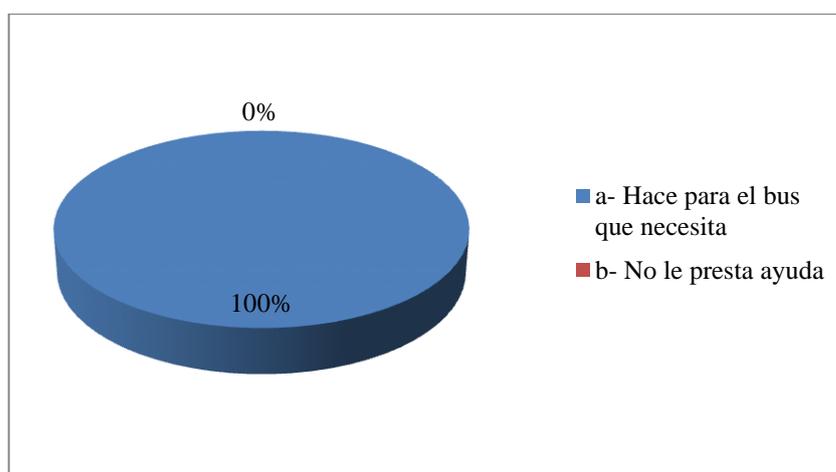
**TIPO DE AYUDA BRINDADA AL COGER UN BUS**

<b>Vigilantes</b>	<b>A</b>	<b>B</b>
200	200	0
100%	100 %	0 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 3**

**TIPO DE AYUDA BRINDADA AL COGER UN BUS**



Fuente: Los autores, 2012

El 100% de los vigilantes encuestados aseguran haber ayudado a parar el bus que necesita la persona con discapacidad visual.

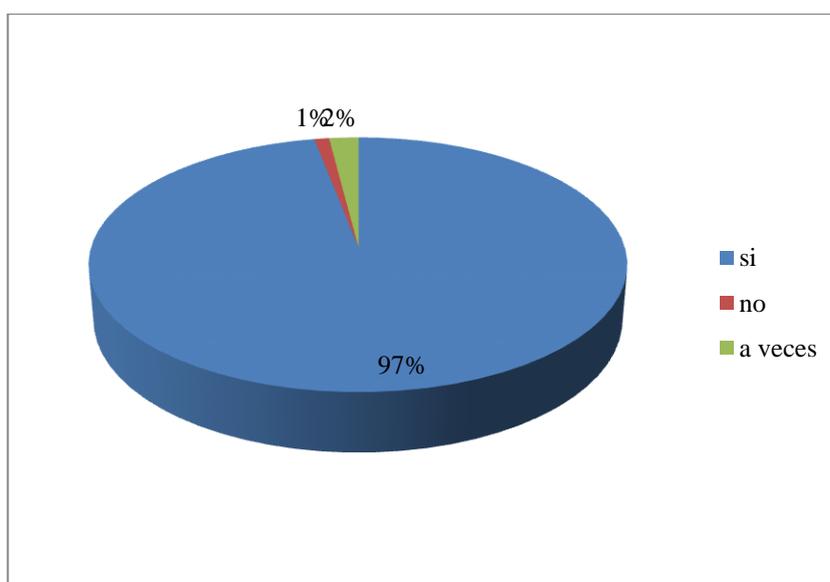
**4.- ¿Le comunica a la persona con discapacidad visual que está en el lugar apropiado para coger la línea de transporte?**

**TABLA N° 4  
COMUNICACIÓN DEL LUGAR PARA COGER BUS**

<b>Vigilante</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	194	2	4
100%	97 %	1 %	2%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 4  
COMUNICACIÓN DEL LUGAR PARA COGER BUS**



Fuente: Los autores, 2012

Los vigilantes encuestados en un 97% si comunican a la persona con discapacidad visual que está en el lugar correcto para coger el bus, el 2% asevera haber tenido poca comunicación con dichas personas y el 1% no ha tomado ninguna acción.

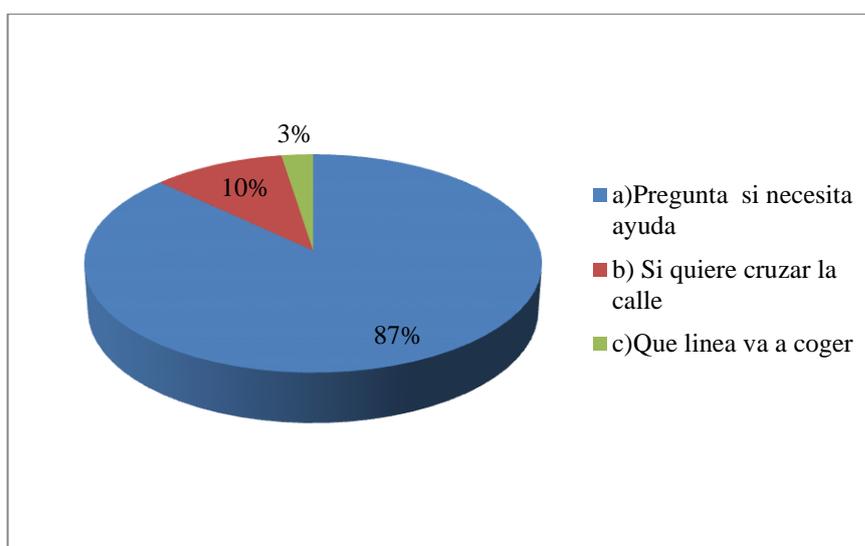
**5.- ¿Qué hace cuando ve a una persona ciega parada en una esquina o paradero?**

**TABLA N° 5**  
**ACCIONES AL VER UNA PERSONA CIEGA**

<b>Vigilantes</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
200	174	21	5
100%	87 %	10 %	3%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 5**  
**ACCIONES AL VER UNA PERSONA CIEGA**



Fuente: Los autores, 2012

El 87% de los vigilantes encuestados preguntan a la persona ciega si necesita ayuda cuando lo ven que tiene mucho tiempo esperando el bus, el 10% pregunta si quiere cruzar la calle y el 3% les consulta qué línea va a coger.

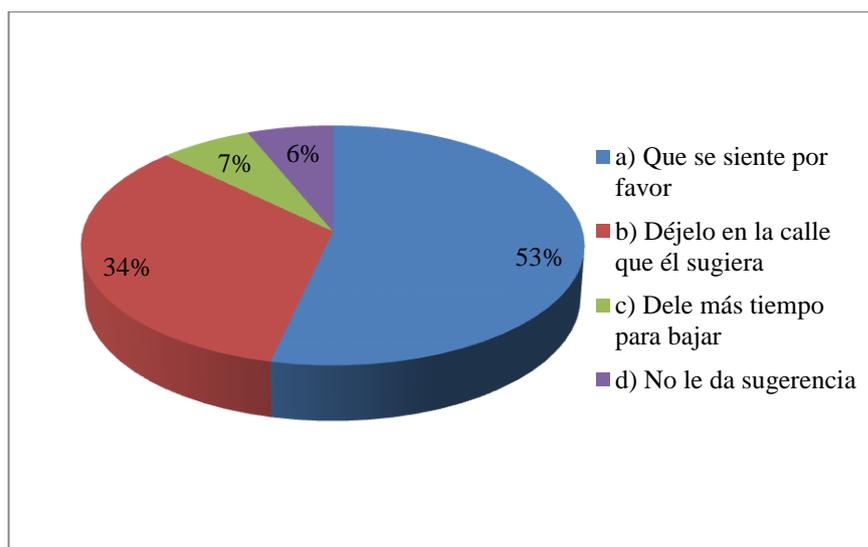
**6.- ¿Qué recomendaciones le da al chofer cuando sube una persona con discapacidad visual?**

**TABLA N° 6**  
**TIPOS DE RECOMENDACIONES AL CHOFER**

<b>Vigilantes</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
200	113	71	14	13
100%	53	34%	7%	6%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 6**  
**TIPOS DE RECOMENDACIONES AL CHOFER**



Fuente: Los autores, 2012

Al preguntarles a los vigilantes que recomendaciones hacen al chofer cuando sube una persona con discapacidad visual al bus, el 53 % respondió que le sugieren que se siente, el 34% recomiendan que lo dejen en la calle que él sugiera, mientras que el 7% manifiesta que le dé más tiempo para bajar y el 6% no da sugerencias.

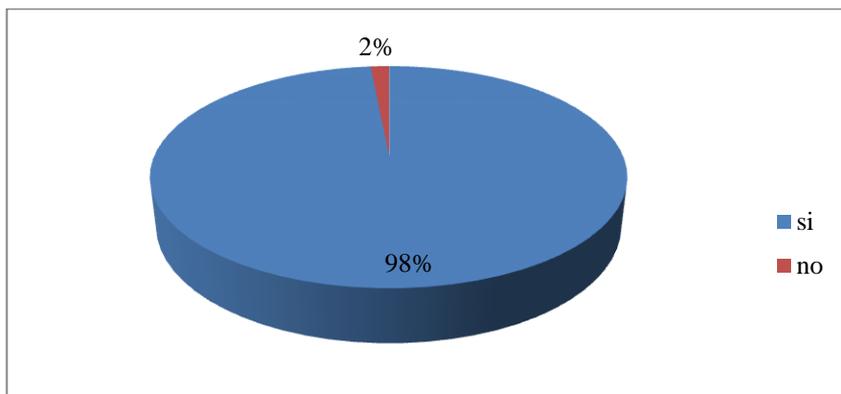
**7.- ¿Sabe usted que existen personas ciegas y de baja visión?**

**TABLA N° 7**  
**TIPOS DE DISCAPACIDADES VISUALES**

<b>Vigilantes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
200	197	3
100%	98 %	2 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 7**  
**TIPOS DE DISCAPACIDADES VISUALES**



Fuente: Los autores, 2012

El 98% de los vigilantes encuestados afirman conocer de la existencia de las personas ciegas y de baja visión, mientras que el 2% asegura no conocerlas.

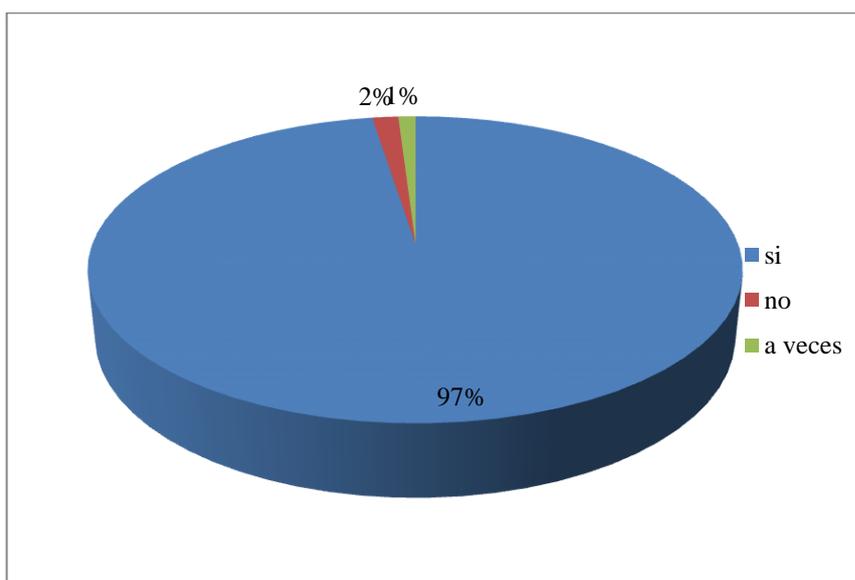
**8.- ¿Sabía usted que las personas ciegas se quejan a diario de que los choferes de buses no los cogen?**

**TABLA N° 8**  
**QUEJAS DE LAS PERSONAS CIEGAS**

<b>Vigilantes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	195	3	2
100%	97 %	2 %	1%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 8**  
**QUEJAS DE LAS PERSONAS CIEGAS**



Fuente: Los autores, 2012

En esta pregunta el 97% de los vigilantes admitieron conocer que las personas con discapacidad visual se quejan de que los choferes de buses no los cogen, por otra parte el 2% no conoce de las quejas de estas personas y el 1% dice que en algunas ocasiones.

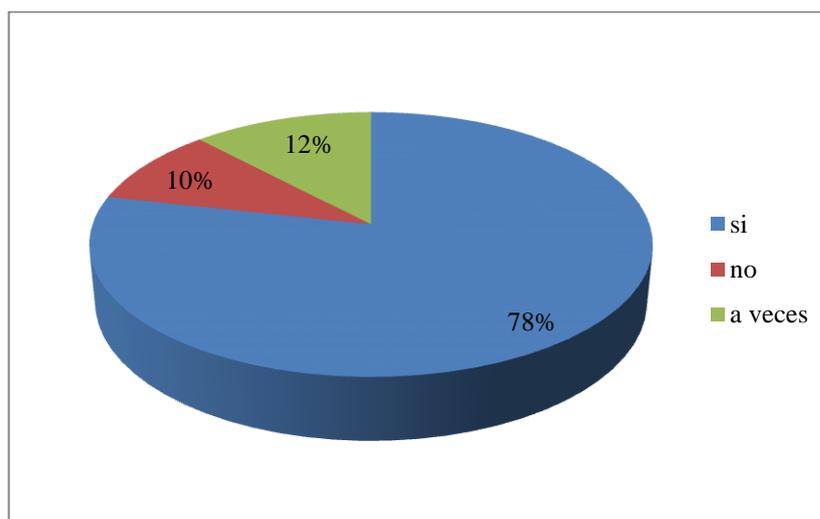
**9.- ¿En los cursos de formación para vigilantes, recibe orientación de cómo ayudar a las personas con discapacidad visual?**

**TABLA N° 9**  
**INSTRUCCIÓN PARA ORIENTAR A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>Vigilantes</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>A veces</b>
200	157	19	24
100%	78 %	10 %	12 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 9**  
**INSTRUCCIÓN PARA ORIENTAR A PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

En esta consulta los señores vigilantes respondieron en un 78% que en los cursos de formación recibieron orientaciones de cómo ayudar a las personas con discapacidad visual, el 12% manifiesta que en algunas ocasiones y por otra parte el 10% no las ha recibido.

**10.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?**

TABLA N° 10

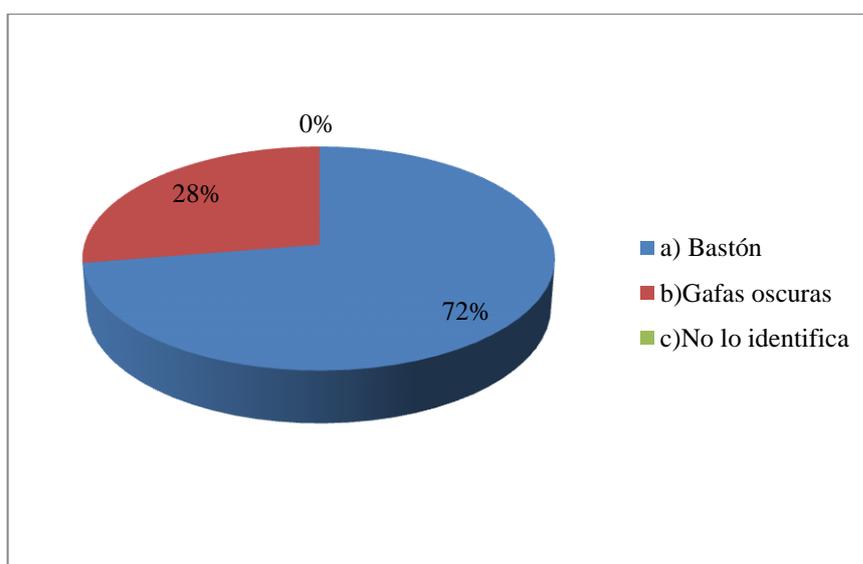
**IDENTIFICACIÓN DE PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>Vigilantes</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
200	197	75	0
100%	72 %	28 %	0%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 10

**IDENTIFICACIÓN DE PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

En esta pregunta los señores vigilantes respondieron en un 72% que si identifican a las personas con discapacidad visual por el bastón y el 28% los reconoce por el uso del bastón y gafas.

#### 4.1.3. Encuesta a Personas con discapacidad visual

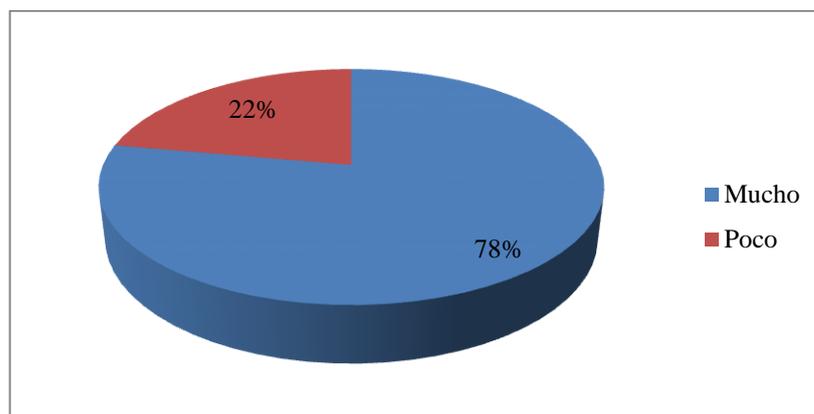
##### 1.- ¿Qué tiempo espera usted para coger el bus?

TABLA N° 1  
TIEMPO DE ESPERA DEL BUS

P. discapacidad Visual	Mucho	Poco
150	116	33
100%	78 %	22%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 1  
TIEMPO DE ESPERA DEL BUS



Fuente: Los autores, 2012

De las 150 personas encuestadas con discapacidad visual, el 78% manifiesta que espera mucho tiempo para coger el bus, mientras que el 22% espera poco tiempo.

## 2.- ¿Qué línea de transporte utiliza diariamente?

TABLA N° 2

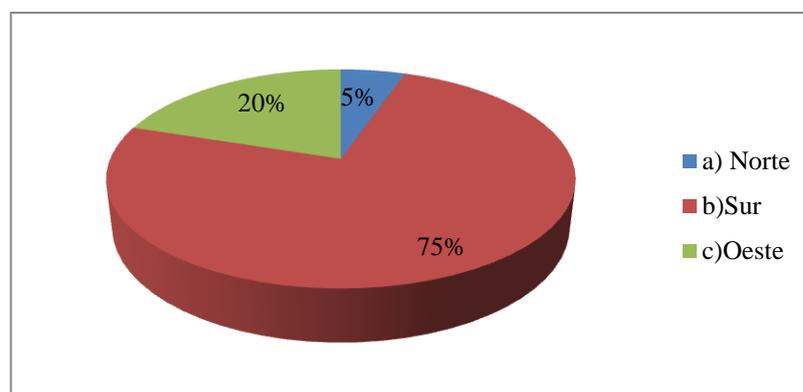
### LÍNEA DE TRANSPORTE QUE USA

P.C. D. V	N	S	O
150	8	122	30
100%	5%	75%	20 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 2

### LÍNEA DE TRANSPORTE QUE USA



Fuente: Los autores, 2012

El 75% de las personas encuestadas con discapacidad visual utilizan a diario las cooperativas que se dirigen al sur de la ciudad, mientras que el 20% utilizan las cooperativas que realizan el recorrido al oeste y el 5% utiliza las cooperativas del norte.

Cabe señalar que todas las cooperativas de este estudio realizan recorrido de sur a centro y norte, oeste a centro, norte al centro.

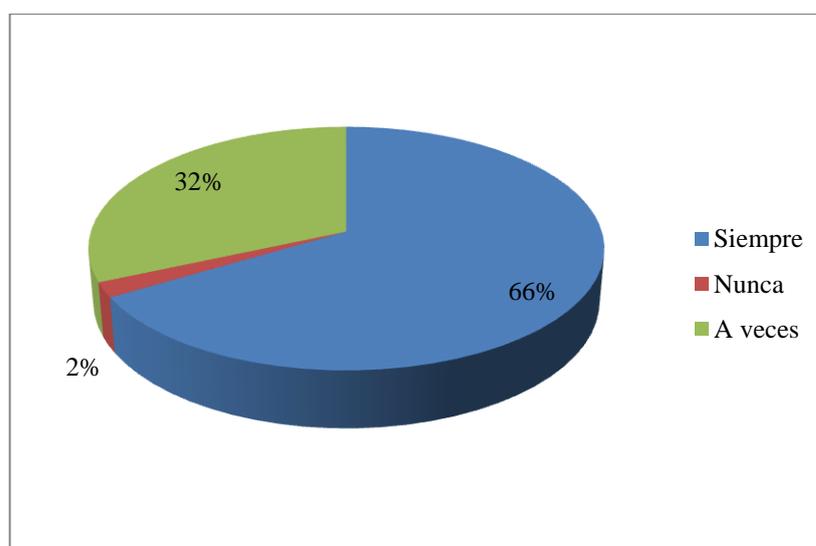
### 3.- ¿Usted pide ayuda para subir al bus?

TABLA N° 3  
PETICIÓN DE AYUDA AL SUBIR AL BUS

P.C.D.V	Siempre	Nunca	A. Veces
150	101	75	48
100%	66 %	32%	2 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 3  
PETICIÓN DE AYUDA AL SUBIR AL BUS



Fuente: Los autores, 2012

El 66% de las personas con discapacidad visual encuestadas pide ayuda para subir al bus, el 32% pocas veces lo hace porque tienen remanente visual y finalmente el 2% nunca pide asistencia porque tiene remanente visual que le permite visualizar el bus a una determinada distancia o porque tiene acompañante.

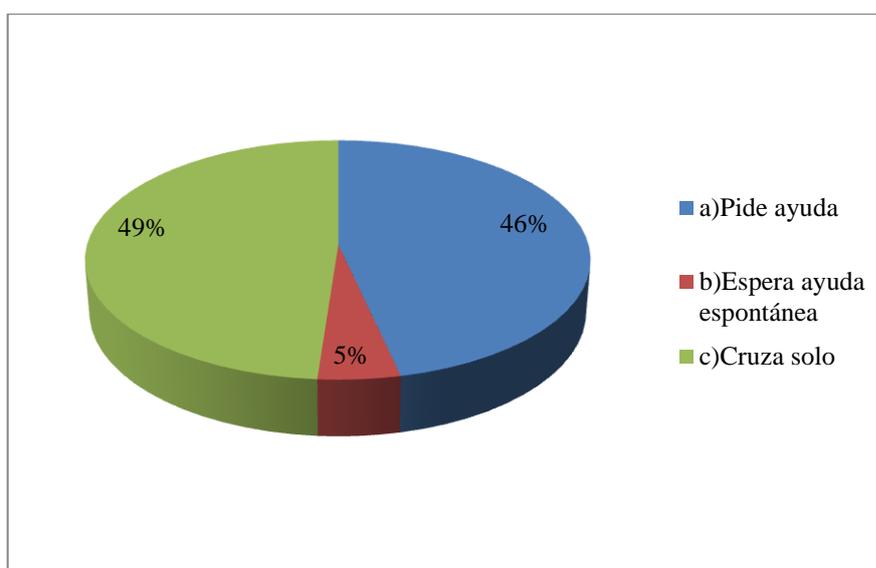
#### 4.- ¿Cómo hace usted cuando va a cruzar la calle para coger el bus?

TABLA N° 4  
FORMAS DE CÓMO CRUZAR LA CALLE

P.C.D.V	A	B	C
150	80	8	84
100%	46 %	5 %	49%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 4  
FORMAS DE CÓMO CRUZAR LA CALLE



Fuente: Los autores, 2012

El 49% de estas personas cruzan las calles sin solicitar ayuda, mientras que el 46% solicita ayuda por seguridad y el 5% espera ayuda espontánea de algún transeúnte.

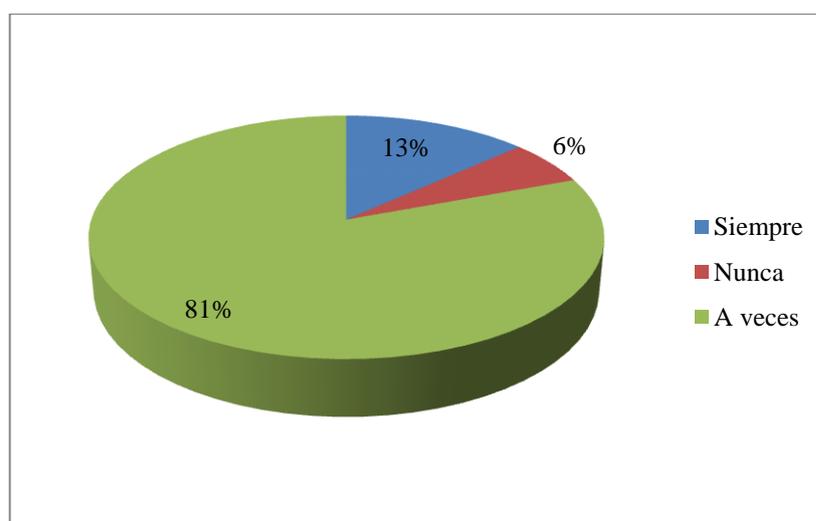
**5.- ¿Cuándo usted va en el bus pide al chofer que le avise porque calle va?**

**TABLA N° 5**  
**PETICIÓN DE AYUDA AL CHOFER**

<b>P.C.D.V</b>	<b>Siempre</b>	<b>Nunca</b>	<b>A veces</b>
150	20	9	121
100%	13 %	6 %	81%

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 5**  
**PETICIÓN DE AYUDA AL CHOFER**



Fuente: Los autores, 2012

Al realizar la encuesta el 81% respondió que a veces pide al chofer que le indique porque calle va, por otra parte el 13% siempre solicita esta ayuda para saber dónde quedarse, sin embargo el 6% nunca pregunta porque conoce el recorrido.

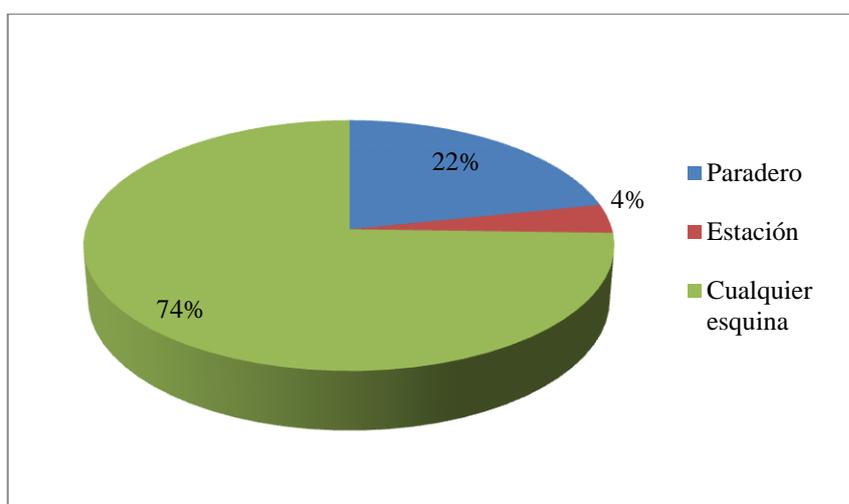
## 6.- ¿En qué lugar espera el bus para ir a su casa o trabajo?

TABLA N° 6  
LUGAR DE ESPERA DEL BUS

P.C.D.V	Paradero	Estación	Cual. Esquina
150	35	6	120
100%	22 %	4 %	174%

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 6  
LUGAR DE ESPERA DEL BUS



Fuente: Los autores, 2012

Al preguntar a la persona con discapacidad visual en qué lugar espera el bus respondieron en un 74% en cualquier esquina porque existen pocos paraderos, no obstante el 22% se mantiene en los paraderos existentes y el 4% recurre a una estación.

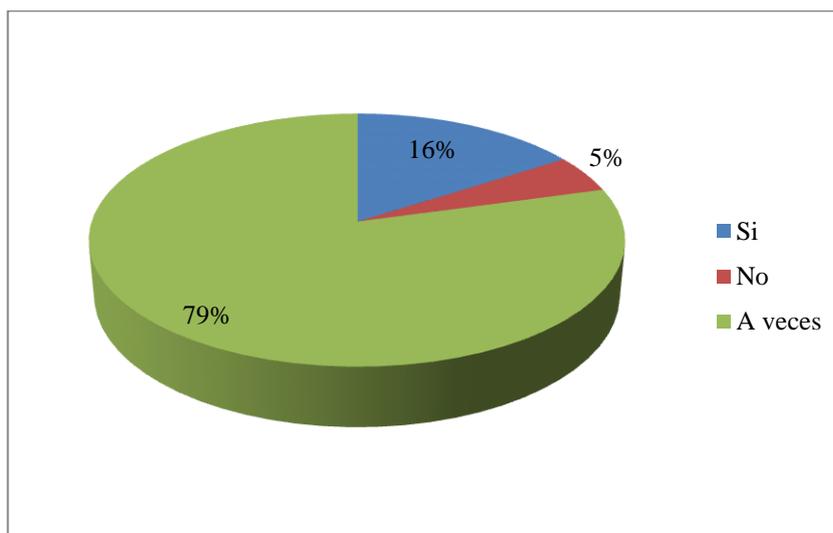
7.- ¿Cuándo usted va en el bus, le pide ayuda al pasajero que está a lado, adelante, o atrás para saber dónde quedarse?

TABLA N° 7  
**PETICIÓN DE ASISTENCIA DENTRO DEL BUS**

P.C.D.V	Si	No	A. veces
150	23	7	115
100%	16 %	5 %	79 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 7  
**PETICIÓN DE ASISTENCIA DENTRO DEL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

El 79% de las personas encuestadas en ocasiones pide ayuda para saber por dónde va al pasajero que está en el bus, el 16% siempre solicita asistencia y el 5% no lo hace porque conoce su recorrido.

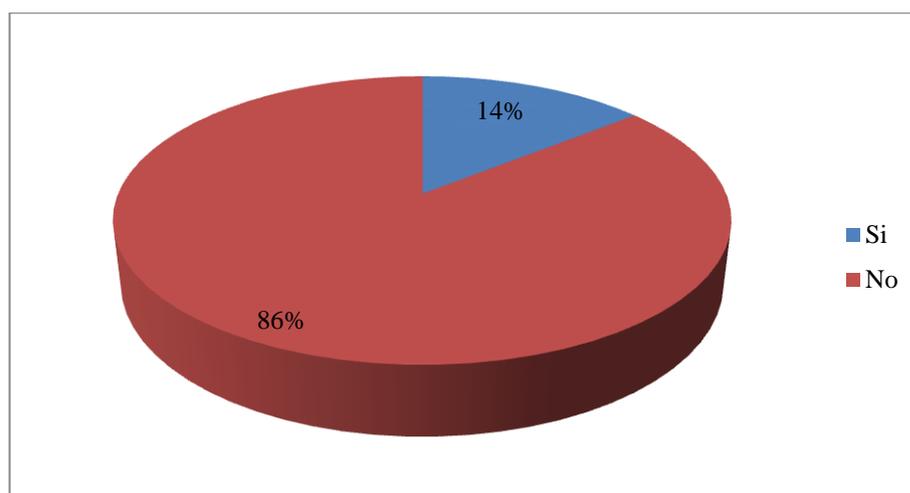
**8.- ¿Usted se siente conforme con el servicio que le presta el transporte urbano?**

**TABLA N° 8**  
**CONFORMIDAD CON EL TRANSPORTE URBANO**

<b>P.C.D.V</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
150	23	139
100%	14 %	86 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 8**  
**CONFORMIDAD CON EL TRANSPORTE URBANO**



Fuente: Los autores, 2012

En esta encuesta se encontró que el 86% de los encuestados no están conformes con el servicio que les presta el transporte urbano porque no los cogen y tienen que esperar mucho tiempo para subir al bus y tan sólo el 14% dice estar satisfecho con el servicio porque son conocidos por el chofer.

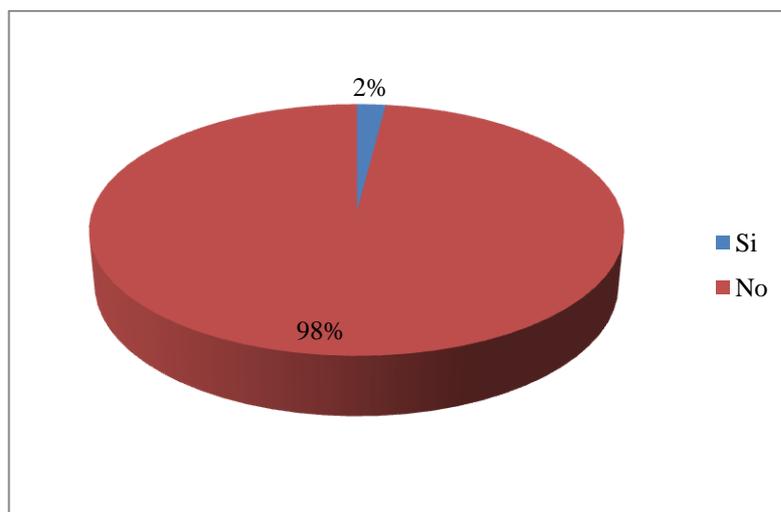
**9.- ¿Usted ha identificado los dos asientos destinados para las personas con discapacidad visual cuando sube a un bus?**

**TABLA N° 9**  
**IDENTIFICACIÓN DE LOS ASIENTOS PARA PERSONAS CON**  
**DISCAPACIDAD VISUAL**

<b>P.C.D.V</b>	<b>Si</b>	<b>No</b>
150	3	147
100%	2 %	98 %

Fuente: Los autores, 2012

**GRÁFICO N° 9**  
**IDENTIFICACIÓN DE LOS ASIENTOS PARA PERSONAS CON**  
**DISCAPACIDAD VISUAL**



Fuente: Los autores, 2012

Al preguntarles si han identificado los dos asientos destinados para las personas con discapacidad en el transporte urbano respondieron en un 98 % que no sabían y el 2% saben que la Ley especifica que los buses deben tener estos asientos pero que no se cumple.

**10.- ¿Quiénes cree usted que son las entidades encargadas de vigilar el cumplimiento de este derecho en lo referente a la accesibilidad en el transporte?**

TABLA N° 10

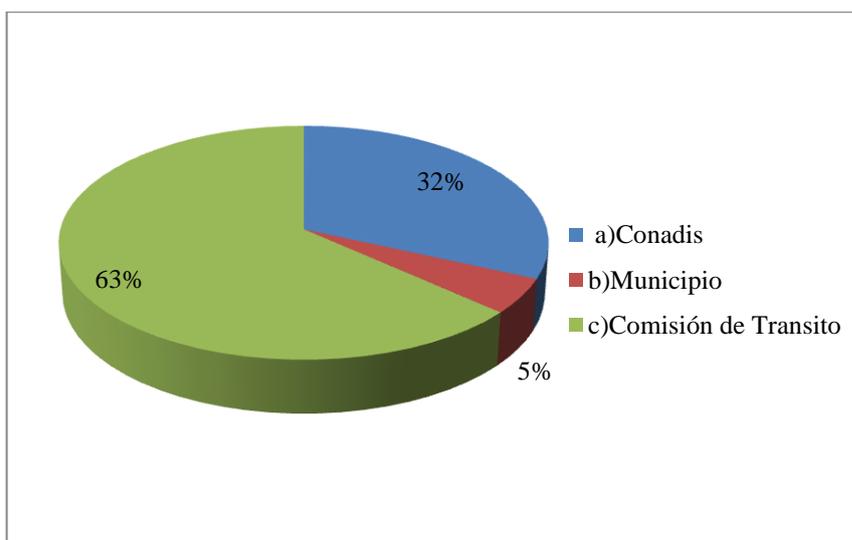
**CUMPLIMIENTO DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS**

<b>P.C.D.V</b>	<b>CONADIS</b>	<b>MUNICIPIO</b>	<b>C. TRÁNSITO</b>
150	65	10	130
100%	32 %	5 %	63 %

Fuente: Los autores, 2012

GRÁFICO N° 10

**CUMPLIMIENTO DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS**



Fuente: Los autores, 2012

El 63% de los encuestados afirman que la Comisión de Tránsito es la entidad encargada de vigilar el cumplimiento en lo referente a la accesibilidad en el transporte, mientras que el 32% asevera que el CONADIS y la Comisión de Tránsito son los responsables directos, por otra parte el 5% dice que la responsabilidad la tiene el Municipio.

## **4.2. Procesamiento de la información obtenida en el trabajo de observación con las personas con discapacidad visual.**

### **4.2.1 Seguimientos**

#### **Caso # 1:**

Acompañamiento a una persona con discapacidad visual Movilizándose desde su lugar de trabajo hasta su domicilio.

La persona con discapacidad visual salió de su lugar de trabajo a las 15h45 min acompañada de un guía vidente, caminó junto al guía dos cuadras desde su trabajo hasta las calles Quito y Bolivia llegando a las 16h00 min, lugar donde espera el bus de la línea 19, pudimos notar que la calle es muy peligrosa por la cantidad de vehículos que transitan por ella sin un semáforo; siendo difícil para las personas videntes y más aun para las personas con discapacidad visual.

El primer bus paso a las 16h02min, el guía hizo la señal de pare y pasó de largo, ignorando a la persona con discapacidad visual, el segundo bus pasó 16h07 min, hizo la señal de pare y pasó de largo, no la recogió, el tercer bus pasó a las 16h11 min, hizo la señal de pare y nuevamente pasó de largo, el cuarto bus pasó 16h15 min hizo la señal de pare y logró subir al bus, cabe señalar que ella mantuvo siempre su bastón doblado. Se bajó en las calles Pedro Moncayo y Cuenca, caminó tres cuadras hasta llegar a su domicilio, ubicado en Cuenca y Villavicencio.

Esperó 27 min para abordar el bus que la lleva hasta su domicilio.

#### **Caso# 2:**

Acompañamiento a persona ciega total adulto mayor a coger el bus de la línea 110.

La movilización se realizó desde la Escuela Municipal de Ciegos donde se encuentra inscrito como usuario del servicio de Rehabilitación básica funcional. Salió a la 13h00 desde la institución educativa, caminó dos cuadras hasta las calles Quito y Bolivia para coger el bus de la línea 110, el señor dobló el bastón en dos partes

manteniéndolo en su mano derecha, aduciendo que le da mayor facilidad para subir al bus.

El primer bus pasó haciendo caso omiso a la señal de pare, a pesar de que esta línea de transporte exhibe un letrero de color amarillo con letras grandes, en la parte delantera que dice: “Pasaje gratis para las personas con Discapacidad, Tercera edad y Estudiantes”.

El segundo bus si atendió la señal de pare y pudo subir. El señor agradeció al guía diciendo que era suficiente con ayudarle a parar el bus, que él podía llegar sin muchas complicaciones hasta su domicilio ubicado en la ciudadela Metrópolis.

El señor estuvo esperando menos tiempo para coger el bus, debido a que, el presidente de esta línea de transporte comunicó a la ciudadanía que esta línea prestaría servicio gratis a los tres grupos antes mencionados dando muestra de sensibilización y solidaridad con esta población.

### **IMAGEN N° 1**

#### **USUARIO ESPERANDO EL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

### **Caso# 3:**

Acompañamiento a una persona con discapacidad visual en sus actividades cotidianas.

Salió de su domicilio ubicado en las calles Sucre y Tulcán para trasladarse a la asociación de ciegos lugar donde labora, no utilizó transporte público ya que este lugar está a pocas cuadras de su casa; se movilizó sólo, con su bastón guía.

A las 8h30 am salió de la asociación de ciegos ubicada en las calles Alcedo y Lizardo García caminó hasta la esquina, lugar donde esperó la línea 41, pasaron tres buses y no los pudo abordar pues no contaba con la ayuda de un guía, fue el cuarto carro que pudo abordarlo para este momento ya contó con ayuda de una persona vidente que le sirvió de guía, dentro del bus le facilitó el asiento un pasajero que estaba sentado en la segunda fila.

Se bajó en las calles Quito y Padre Solano, donde espero pacientemente el momento para cruzar la calle utilizando el semáforo, cuando subió la acera caminó unos pasos y luego giró a la izquierda acercándose a la pared para encontrar la puerta de ingreso al edificio del SECAP donde recibe clases de computación.

### **IMAGEN N° 2**

### **PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL CRUZANDO LA CALLE 9 DE OCTUBRE**



Fuente: Los autores, 2012

#### 4.2.2. Testimonios

##### 1. Nombre: Miguel Alvarado

**Edad:** 48 años.

Miguel usuario del servicio de Rehabilitación Básica funcional de la Escuela Municipal de Ciegos Cuatro de Enero tiene baja visión profunda, es Ingeniero comercial laboró como profesor en el Colegio Santiago de la Praderas.

“Como me dijeron aquí si uno no habla no puede hacer nada, entonces si hay alguien al pie mío por lo menos pregunto qué carro es, que línea para poderme embarcar, aunque vengo en expreso, pero en el mes de enero, que me atreví a irme solo hasta mi casa, porque me quedé del expreso, porque estaba en la sala de computo me fui solo y no avisé ni llamé porque no tenía como, salí de la escuela caminé hasta la calle Antepara un señor me preguntó si deseaba cruzar la calle, contesté si y me respondió “aproveche que el semáforo está en rojo” crucé la calle, justo alguien se paró al lado mío y le pregunté qué línea era, me dijo 57-2 y me embarqué, como conozco el camino llegué al redondel del Colegio Vicente Trujillo me bajé y llegué a casa. A mi esposa casi le dio un ataque cuando me vio llegar”.

Al preguntarle el tiempo que espera el bus para trasladarse nos dijo 5min porque el bastón me ha ayudado mucho, al subir y bajar del bus, cuando subo al bus no falta alguna persona que me dé el asiento, pago \$ 0.25 en unos buses y en otros \$ 0.15.

El bastón me identifica ahora, porque antes no lo usaba, una prima me dijo tu pasas como una persona corriente que anda con gafas simplemente, ahora con el bastón me da la pauta de que la gente enseguida trata de apoyarme en algo.

Tengo dificultades en la movilidad, las calles no son lisas hay desniveles “siempre me choco y me golpeo en el abdomen” con el sistema de arrastre puedo identificarlos. No he sentido ninguna discriminación ni exclusión, converso con mi familia y amigos del barrio como antes de tener la discapacidad. “La escuela me ha ayudado mucho para continuar con mi vida normal como era antes”.

### **Explicación:**

Miguel tiene baja visión puede movilizarse en lugares cerrados sin dificultad, no así en lugares abiertos donde tiene dificultad con desniveles por lo que es indispensable el uso del bastón, su experiencia visual le permite orientarse en lugares conocidos. No ha tenido dificultades en su movilidad porque siempre sale con su familia, paga pasaje completo y no tiene muchas salidas solo, su familia lo apoya y mantiene contacto con sus amigos.

Actualmente se encuentra en el proceso de su rehabilitación el cual le facilitará interactuar en otros medios.

### **IMAGEN N° 3 PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL PASANDO UN OBSTÁCULO POR LA ACERA**



F

Fuente: Los autores, 2012

**IMAGEN N° 4**  
**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL CAMINANDO POR LOS**  
**ALREDEDORES DE SERLI**



Fuente: Los autores, 2012

**Nombre:** Paola Matilde Suarez Yagual

**Edad:** 35 años

**Diagnóstico:** Retinosis Pigmentaria degenerativa

**Usuaría del servicio de Rehabilitación básica funcional**

Al preguntarle a Paola que dificultades tienen desde que sale de su domicilio a la escuela ella respondió “como no ando casi en la calle enante estaba perdida y como vine con él (niño que la acompañaba) no sabía para dónde coger, si era para allá o para acá, el no conoce, en el carro no tengo ningún problema en el transporte me cogen enseguida” y al preguntarle donde vives respondió “en Cisne dos, la estación queda una cuadra de mi casa, cuando vengo a la escuela me traen en auto y al regreso a mi casa utilizo la línea 32” .

El profesor de O y M le acompaña hasta la calle Portete donde coge el bus no tiene ayuda al subir y bajar pero si necesita para hacer parar la línea 32 ya que existe dos 32 (1-2) paga \$ 0.25 por temor a que no la lleven, al preguntarle si el bus la deja siempre donde ella solicita dice sí, “pero quienes ya me conocen me dejan en la 15, cuando me dejan una cuadra más allá, me paro y me ubico yo, me paro me pongo a ver porque algo todavía diviso” al preguntarle si pide ayuda a las personas que pasan cerca dice **“Es que me da coraje porque ven que uno tiene un problema y no la orientan a una, si ellos son los que ven”**.

#### IMAGEN N° 5

#### ENTREVISTA A PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL



Fuente: Los autores, 2012

### **¿Ha sufrido algún tipo de discriminación?**

Eso sí a montones o sea cuando por ejemplo me he tropezado en la calle la gente se ríe en vez de ayudarme se ríe, bueno eso era antes cuando recién comencé a presentar el problema como todo el mundo sabía que yo veía, una vez que vieron que comencé a tropezarme creían que era chiste y se burlaban, pero ahora ya no, pero igual así lo hagan no les paro bola.

Dentro de mi familia nadie, mi familia por el contrario me da coraje como me tratan me sobreprotegen, tengo muy pocos amigos porque mi mamá era la mamá de los celos, yo casi no tengo amigos, en la universidad fue fatal, me devolvieron los papeles la Directora de la escuela de Párvulos de ese entonces me mandaron un informe al decanato tuve un problema bien grande, el Decano de la Facultad de Filosofía no hizo nada porque en ese entonces si veía ahora ya no veo, esta vez me hicieron llorar.

Todo se presentó de golpe fue duro ya no ver, que no me querían dar matrícula porque según los profesores yo estaba quietita que no me movía, que no hacía nada o sea ese fue el informe por el que yo no debería estar en esa Facultad porque yo sólo pasaba sentada, yo hacía lo que más yo podía desenvolverme, siempre estaba en rondas, juegos, esa carrera es todo dinámica yo hacía lo que más podía, mis compañeros me ayudaban porque igual veía mejor, mis exposiciones eran chévere que todo me lo aprendía que no podía ya leer las letras eso si ¡pero ni aun así! mis compañeros me ayudaron las autoridades fueron un obstáculo. “Por eso dije no quiero saber más de la Facultad”.

### **¿Y ahora a los lugares a dónde vas has tenido algún tipo de discriminación o exclusión?**

Si a veces en los dispensarios la gente todavía no entiende como dicen “que las personas con discapacidad tienen este privilegio” que tiene que entrar primero la gente, se pone brava. Yo vendo cosas por catálogo, la gente me dice que “yo la admiro a usted como se maneja por la manera en que da el vuelto y yo que veo no

puedo, tengo que estar ahí con las monedas viendo” y le digo ¡ahí está pues! a falta de uno se desarrolla otro.

### **Explicación:**

Paola usuaria del servicio de Rehabilitación Básica funcional estudió párvulo hasta cuarto año, los profesores y Directivos de la Facultad no le permitieron continuar en esa carrera porque ella no era dinámica, expresiva y así no podía trabajar con los niños.

Tiene poco tiempo de asistir a rehabilitarse por lo que aún no tiene mucha experiencia en movilizarse sola, pero usa el transporte público ayudado por un guía para regresar a su casa. El mayor temor son los desniveles, el piso de las calles no le da facilidad para movilizarse con seguridad a esto se une la punta del bastón que no es la adecuada para caminar en este tipo de piso.

Ha sufrido una serie de discriminación desde que se agravó su problema visual por parte de los choferes, la ciudadanía, por los profesores y Directivos de la Facultad de párvulos que no le permitieron concluir con su carrera universitaria. Por lo tanto creemos que aún se sigue atentando contra la dignidad de las personas con discapacidad que no se reconoce como entes productivos y capaces de integrarse a la sociedad.

### **IMAGEN N° 6 USUARIA ESPERANDO SUBIR AL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

**IMAGEN N° 7**

**USUARIA SUBIENDO AL TRANSPORTE LINEA 32**



Fuente: Los autores, 2012

**Nombre:** Julio Antonio Peña Montenegro

**Edad:** 57 años

**Profesión:** Ebanista

**¿Tiene dificultad en su movilidad desde que sale de su domicilio?**

Me movilizo sin dificultad hasta el lugar donde cojo el bus, siempre hay personas que me ayudan y cuando no hay me toca esperar, tengo dificultad para parar el bus porque no veo los números, pago medio pasaje, pido ayuda para cruzar las calles muy traficadas.

Cuando subo al bus por supuesto con el bastón extendido, siempre me dan el asiento, el chofer para donde le pido y me espera para bajar.

**¿En algún momento ha sufrido exclusión y discriminación?**

Sí, algunas veces, me dicen que yo me hago que no puedo ver, que me hago el ciego.

**¿Quién le dice eso?**

La gente del barrio y los que pasan por ahí, pero esto era antes ahora ya no, ya he superado eso, antes me sentía mal, cuando voy al Banco o a la empresa eléctrica, teléfono me atiende rapidito, me hacen pasar pero en el agua potable no, ahí no hacen respetar la columna de la tercera edad, pero los que están ahí encolumnado le dicen al guardia que me dejen pasar que es una persona con discapacidad y que tiene prioridad y ¡él dice que no!.

En el Municipio también me colaboran, gracias a Dios y aquí también en la escuela que me han ayudado principalmente a desplazarme con el bastón, si uno no tiene el bastón lo ven normal, el bastón me favorece y muchas veces cuando me olvido de las gafas “ellos piensan que yo veo” como que dudan, como que me ayuda andar con las gafas para que sean más atentos con mi persona.

## **Explicación:**

Julio Peña de baja visión realiza actividades de consejería en algunas ocasiones como pago de servicios básicos en diferentes lugares de la ciudad. Su dificultad está en cruzar las calles muy traficadas, divisar el número de la línea de transporte y es cuando debe esperar ayuda de peatones videntes, ocasionándole dificultad para realizar sus actividades.

El uso del bastón le ha permitido ganarse, el respeto y consideración de la comunidad que se lo demuestran en sus desplazamientos cotidianos. Su familia fue la primera en discriminarlo por causa de la discapacidad visual, también sus amigos que le decían palabras duras referentes a la discapacidad y aún las recibe en determinados lugares públicos donde realiza actividades laborales.

### **IMAGEN N° 8 USUARIO TOMANDO BUS**



Fuente: Los autores, 2012

**IMAGEN N° 9**

**USUARIO DE BAJA VISIÓN DESPLAZÁNDOSE A COGER EL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

**Nombre:** Daniel Caicedo

**Edad:** 32 años

**Ciego total**

### **¿Qué dificultades tiene desde que sale de su casa hasta llegar a su trabajo?**

Salgo de casa a las 7h00 am cojo el metro, la mayor dificultad que tengo es al cruzar la calle utilizo la ayuda de un transeúnte o un amigo, otra dificultad que tengo es cuando llego a la estación del metro, esta no espera sino que sale enseguida, mis amigos le llaman para que se detenga pero esta no se detiene, llego al trabajo a la 8h30 me deja al frente.

Normalmente cada 10min sale el carro, cuando salgo hacer otras diligencias se me hace muy complicado porque a veces me encuentro en situaciones de que la gente va pasando y va pasando y no te da la mano y bueno de unas 20 personas que escucho que pasan una se detiene y me da la mano, me ayudan a coger el bus, pero muchas veces también esa misma persona dice ¡disculpe ya viene mi carro!, entonces le digo bueno está bien siga no mas no se preocupe, tengo que esperar 20 personas más para que me diga lo mismo ¡disculpe ya viene mi carro! no le puedo ayudar ¡ya mismo viene otra persona ya!. Cuando subo al bus, saludo al chofer y bueno a veces no me cobran a veces sí.

### **¿Se sienta al subir en el bus?**

No, solo me indican a la derecha, a la derecha o la izquierda pero en el bus de la metro vía ahí si dan el asiento, en los otros buses la mayoría de la gente no dan los asientos, porque dicen que sólo en la metro vía es esa cortesía, aquí es otra clase de bus, yo digo amiga o amigo ayúdeme con un asientito, me dicen todos están ocupados en la metro vía encuentre sus amarillos, es porque no están pintados los dos asiento o porque no hay esa cultura, el chofer no colabora con esa cultura que se está implantando recién en este país, porque antes no había eso, porque si el asiento estaba vacío te sentabas sino no te sentabas, recién ahora que la metro vía está haciendo eso y que deberían las otras líneas también asumir ese modelo o esa forma de cultura, más que obligación es una cultura que debemos de practicar. Al bajar del

bus no tengo problema me dan tiempo, les digo que me dejen donde la chinita y ahí me dejan.

En las calles de la ciudad si hay barreras que impiden el paso, hay personas que viven por mi sector que son mecánicos cogen las calles como talleres, eso es en la mayoría de barrios últimamente, en cualquier barrios que vayas tú, ves los carros que están arreglando, uno confiado que no hay nada y cuando te das cuenta te tropiezas.

### **Explicación:**

Daniel labora en la Comisión de Tránsito, se moviliza todos los días en la metro vía, cuando va a realizar otras actividades obligatoriamente tiene que movilizarse en bus y es cuando comienzan sus dificultades, para cruzar las calles muy traficadas tiene la necesidad de solicitar ayuda de peatones que pasan por el lugar, también para coger la línea que desea debe solicitar la ayuda de los transeúntes.

Podemos concluir diciendo que las personas con discapacidad visual les toma mucho tiempo llegar a su lugar de destino, porque no depende simplemente de su habilidad para desplazarse, sino de segundas personas que colaboren con ellos.

### **IMAGEN N° 10**

#### **USUARIO EN LA ESTACIÓN DE LA METROVÍA**



Fuente: Los autores, 2012

**Nombre: Johana Ruiz**

**Edad: 34 años**

**Ciega total**

Este testimonio es positivo por las versiones dadas de la usuaria.

Al preguntarle que dificultades tienes al coger el bus para ir al trabajo o su casa respondió. No tengo ningún inconveniente cuando llego al terminal terrestre me ayudan los guardias o las personas a coger el bus.

Al preguntarle qué tipo de colaboración tienes cuando subes y bajas del bus dijo no tengo problemas me dejan sobre la vereda y me dan suficiente tiempo al subir y bajar, y las personas me seden el asiento o me avisan donde hay uno desocupado. Cuando le preguntamos cuanto tiempo espera el bus respondió no tengo problemas para coger el bus siempre hay una persona atenta que me presta ayuda.

En el desplazamiento que dificultades tienes con calles bordes veredas y obstáculos, he tenido problemas cuando están arreglando las calles y no estamos enterados.

Cuando preguntamos si has tenido algún tipo de discriminación con respecto al bus dijo No porque no lo permito. Cuando se le especifico en algún banco o centro comercial dijo A en los bancos. Como dos veces entrando al banco del pichincha el guardia me dijo por favor ¿sáquese las gafas señora?, le dije que no, entonces no puede entrar. A entonces no puedo entrar fíjese en las personas con discapacidad ¡a! disculpe.

En el cajero estaba con mi hija me dijo un guardia una sola persona, le dije entonces pongan los cajeros en braille y me dice ¿por qué? porque yo soy ciega. Termino diciendo Ciertos almacenes no nos dan garantías por tener discapacidad en otros sí.

## **Conclusión**

En este testimonio la persona con discapacidad siempre ha contado con la ayuda necesaria en sus desplazamientos cotidianos por ejemplo espera poco tiempo para abordar un bus, se baja en las paradas solicitada, y tiene colaboración de los pasajeros en el momento que sube etc y no ha permitido ningún tipo de discriminación y exclusión en los lugares que ha visitado, porque ha logrado aceptar su discapacidad y se identifica como tal.

### **IMAGEN No 11**

#### **PERSONA CIEGA CRUZANDO LA CALLE CON GUIA**



Fuente: los autores 2012

### **4.3. Conclusiones generales del levantamiento de información**

#### **Observaciones**

Podemos citar que en las calles Quito y Bolivia efectivamente estas personas deben esperar más del tiempo requerido para cruzar la calle y para parar y subir al bus, es verdad que algunas unidades pasan sin tomarlos en cuenta, a pesar de que su acompañante hace la señal de pare, también observamos que para cruzar la calles a pesar de ir con su guía lleva el bastón extendido, cuando llega al lugar donde coge el bus dobla el bastón para tener más opción de que los choferes paren y tener facilidad al subir.

En otras de nuestras observaciones realizada las personas con discapacidad visual deben esperar mucho tiempo para coger el bus, hay personas con discapacidad visual que no cuentan con un guía como acompañante y tienen que recurrir a personas que pasan por el lugar que en algunos casos no tienen tiempo disponible para ayudarlo, debiendo continuar la espera hasta que una persona solidaria le ayude, si los señores choferes vocearan el número de la línea obviaría tantos inconvenientes y pérdida de tiempo.

Se corroboró que en las bajadas de los buses estas personas se desorientan cuando no los dejan en los lugares solicitados y tienen que esperar la buena voluntad de los peatones para que le indique el camino a casa o lugar de destino, porque los choferes no informan si lo dejó antes o después de la parada solicitada, a esto se suma que paran lejos de las aceras y además están expuestos a muchos riesgos a más de los citados.

#### **Testimonios**

Muchas de las personas con discapacidad visual tienen dificultades para movilizarse a sus lugares de destino, más aún cuando tienen que usar un transporte urbano, los señores choferes no paran sus unidades cuando se les hace la señal de pare, los ciegos deben esconder su bastón cuando están acompañados para que los lleven, cuando están solos son ignorados, siempre deben tener un guía que a veces es un

usuario de la misma línea o de otra, que no le avisa cuando se va y la persona ciega piensa que aún lo está ayudando, “hay calles que son muy traficadas que carecen de semáforos de difícil control para las personas videntes, imaginemos como será para las personas ciegas”, calles donde no ha llegado la regeneración urbana donde el regatón del bastón se atasca no permitiendo un desplazamiento ágil y seguro tornándose aún más difícil llegar a su destino por la pérdida de tiempo que debe experimentar cada día.

Este tipo de discriminación que sufren a diario estas personas va ocasionando dificultades en el desenvolvimiento de sus actividades diarias afectando su productividad y despertando un sentimiento de antipatía hacia los choferes de las cooperativas de transporte urbano.

### **Principales autoridades de la transportación pública.**

Hemos asistido personalmente a 10 sedes de las cooperativas de transporte urbano de la ciudad de Guayaquil para que nos concedan una entrevista para conocer por qué las personas con discapacidad visual no son consideradas usuarios del transporte urbano que ellos dirigen.

No recibiendo respuesta a nuestra solicitud en la mayoría de las cooperativas, aduciendo que se encontraban fuera de la ciudad y la secretaria no tenía mayor información, que no tenía días fijos para las reuniones, entre otras cuestiones.

La única entrevista concedida fue por el presidente de la cooperativa Barrio Lindo de la línea 19, el cual nos manifestó “si identifico a las personas con discapacidad visual y algunas de las causas que producen la ceguera”.

A pesar de cursar el tercer año de Derecho desconoce de la existencia de la Ley de Discapacidades, por este motivo desconoce que existe los dos asientos destinados para las personas con discapacidades como existen en la metro vía.

Las personas con discapacidad visual tienen derecho a quejarse por el mal servicio, los choferes no tienen ninguna orden de no cogerlos, pienso que a los choferes les toma mucho tiempo en subir y bajar las personas con discapacidad visual del bus y no hay mecanismos para subir y bajar como en los paraderos de la metro vía.

“Pienso que sí son discriminados y excluidos por los medios de transporte urbano, la Comisión de Tránsito debería capacitarnos con charlas sobre la Ley de Discapacidad, además La Comisión y el INEN no coordinan las normas reglamentadas para aprobar la revisión de buses”.

## **CAPÍTULO V: PROPUESTA**

### **5.1. PROPUESTA DE CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN DIRIGIDA A AUTORIDADES DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA, CHOFERES Y DUEÑOS DE TRANSPORTES.**

Una vez en el sitio de los acontecimientos y luego del análisis de la situación de las personas con discapacidad visual, en las calles de la ciudad de Guayaquil, específicamente en las estaciones, paraderos, cooperativas de transporte, procedemos con la elaboración de la propuesta.

Es sorprendente el desconocimiento de los choferes y de la ciudadanía de cómo ayudar a las personas ciegas cuando lo ven parado en una esquina, (esperando el bus o para cruzar la calle) y de los peligros que existe a su paso, por este desconocimiento es que en ocasiones pasan sin tomar ninguna acción. La ciudadanía al igual que los choferes cuando colaboran lo hacen sin pronunciar palabra, simplemente lo toma de la mano o del brazo, para guiarlo hacia un lugar seguro.

También desconocen de las habilidades que las personas con discapacidad visual han desarrollado para moverse en las calles de la ciudad, dentro de un bus, o cuando suben o bajan del mismo, al igual que toda persona tienen las mismas necesidades de transportarse a diferentes lugares, de ganar un sustento diario que le permita contribuir con los gastos y así sentirse parte de su familia e integrarse a la sociedad.

Por esta razón realizaremos una campaña de sensibilización dirigida en primera instancia a los choferes de la transportación urbana, donde se incluye un folleto instructivo con algunas sugerencias que les permitirá a los señores choferes brindar un mejor servicio a las personas con discapacidad visual. Para los otros segmentos como la población en general y los miembros de la Comisión de Tránsito, será necesario plantearse nuevas propuestas.

### **5.1.1. Campaña de Sensibilización**

#### **5.1.1.2. Objetivo**

Promover la movilidad de las personas con discapacidad en la transportación pública en la ciudad de Guayaquil y sensibilizar a los choferes de la transportación urbana.

#### **5.1.1.3. Segmento**

Esta campaña va dirigida a los choferes de la transportación urbana con el fin de sensibilizarlos para que en un futuro puedan brindar un buen servicio y buen trato a las personas con discapacidad visual y además conozcan de sus necesidades y habilidades para movilizarse.

#### **5.1.1.4. Mensaje de la campaña**

El mensaje de la campaña será positivo, pues pretendemos lograr sensibilización y no recriminación por situaciones anteriores, la frase “Mis ojos... el Chofer”, trata de lograr una vinculación directa de responsabilidad con el actor de esta campaña, comparando su función con la de la vista para las personas con discapacidad visual.

#### **Imagen 12 Logo y slogan**



**Mis ojos... el chofer**

La elección del logo, responde a una imagen simple, usando como imagen de reconocimiento el bastón blanco, que ha sido el más difundido por todos los organismos de apoyo a las personas con discapacidad visual, y el que los

choferes y las personas en general reconocen como señal de identificación. Además puede ser usado como señalética, pues tiene el formato limpio, lo que puede convertirlo en símbolo masivo.

## **5.2. Plan de Comunicación**

### **5.2.1. Actividades BTL:**

La propuesta persigue la sensibilización, por lo cual optamos por una campaña que a través de actividades experienciales, concienticen a los choferes en la realidad de las dificultades de las personas con discapacidad visual y cómo poder ayudarlos. Enfocados en el desconocimiento de cómo responder a éste grupo, también se buscará la capacitación.

En este sentido se plantea realizar:

### **5.2.2. Demostraciones prácticas de cómo conducir a una persona con discapacidad visual.**

Para la presente actividad, se prevé una organización previa para mediante acuerdos, establecer el compromiso de los Presidentes de cooperativas. En el levantamiento de información, se encontró al menos la apertura de uno de los presidentes para poder generar el espacio y realizar el taller. Con la cobertura de medios para la actividad, se espera generar nuevos compromisos del resto de la comunidad.

### **5.2.3. Organización logística**

**Donde:** Auditorio del Museo Municipal

**Duración:** 1 hora

**Expositores:** Docentes con experiencias en el tema.

- **Contenido práctico del taller (Principios básicos de Orientación y Movilidad):**

**PRIMERA PARTE: CON ACOMPAÑAMIENTO DE GUIA VIDENTE**

1. Desplazamiento en parejas, (uno con los ojos vendados y el acompañante será el guía.
2. Hacer contacto
3. La mano en el codo
4. Caminar
5. Paso estrecho
6. Localización de sillas
7. Subir y bajar escaleras

**SEGUNDA PARTE: CON USO DEL BASTÓN BLANCO**

1. Presentación del bastón
2. Forma de agarre del bastón
3. Posición del brazo y movimientos
4. Arco y coordinación
5. Desplazamiento en parejas (instructor y alumno)
6. Técnica de arrastre

**5.2.4. Teatro en la calle.**

Solicitar a tres mimos para que demuestren como ayudar a cruzar las calles a las personas con discapacidad visual en los semáforos de las zonas más transitadas de la ciudad y como subir al bus. La actividad se realizará durante al menos un mes en diferentes zonas.

- Los mismos traerán carteles con la leyenda: Detente; Persona con discapacidad visual cruzando la calle por la zona de seguridad y el uso del logo de la campaña.
- Contarán además con bastón blanco y antifaces, para que se refleje su situación de personas con discapacidad visual

- Se realizará el ejercicio de como subir al bus, haciendo la señal de pare para subir al bus y con carteles con la leyenda “Persona con discapacidad solicitando su transporte”, al subir se entregará al chofer un tarjeta de agradecimiento por su ayuda y adhesivos de “Mis ojos... el chofer”

#### **5.2.5. Internet:**

Enviar mensajes alusivos de cómo se realizó la campaña de concienciación a los choferes junto al video del teatro en la calle a bases de mail masivos, contratadas con agencias especializadas, con el fin de lograr difusión de la actividad, concienciación en el público en general.

#### **5.2.6. Publicidad**

Para lograr el conocimiento de la campaña, se hace necesario contar con la difusión masiva del mensaje. Considerando el segmento, que son choferes de la transportación pública, se han escogido los medios con mayor rating para este grupo de interés.

En el caso de radio, fueron escogidas en función de las emisoras más escuchadas durante las jornadas diurnas:

- La Otra
- Canela
- Súper K800
- Cristal
- Disney
- Sucre
- Costanera

La cuña radial tendrá como mensaje: “Mi Ojos... el chofer”. Se establecerán diálogos positivos entre personas con discapacidad visual y choferes, y con testimonios de personas con discapacidad visual ayudados por choferes.

Para la televisión, se propiciarán entrevistas y reportajes enfocados en la temática, con las siguientes propuestas de canales y contenidos:

- TC:
  - Noticiero La Comunidad. Tema: “Personas ciegas se quejan del transporte público”.
  - Cosas de Casa. Entrevista a personas con discapacidad visual para contar experiencias buenas y malas en la transportación
- Ecuavisa
  - Contacto al Amanecer.
  - En Contacto: Entrevista con Ursula Strenge Henry Dueñas de una persona con discapacidad y sus experiencias diarias.
- Canal 12
  - En carne propia.

Todos los canales serán invitados a realizar la cobertura para los talleres dirigidos a los choferes.

Adicionalmente, como medio televisivo, se solicitará el apoyo de los Servicios de Publicidad de la Metro vía, a través de su red televisiva, que se transmite de manera diaria a todos los usuarios de dicho servicio. Para ello se realizará un contacto con los directivos a fin de lograr su participación como socios y propulsores de la inclusión de las personas con discapacidad visual. Se solicitará pasar un video de cómo orientar a las personas con discapacidad visual que usan la Metro vía y apoyo para el desarrollo de dicho video, con la asesoría de expertos en el tema. Así mismo se solicitará el cambio de la terminología usada en la metro vía alusiva a la personas con discapacidad visual (se menciona en este espacio como discapacitados).

Para los medios impresos se sugiere:

- **Periódicos:** Universo, Extra, Expreso, Metro visión, Comercio.
- **Revistas:** Hogar, Onda.

Se proponer publicar avisos con mensajes como el mencionado a continuación:

### Imagen 13 Propuesta de prensa escrita (solo mensaje)

¡El Transporte facilita la movilidad para llegar a casa,  
estudio o trabajo!.. a veces inalcanzable para el ciego...



Mis ojos... el chofer  
Ayúdame!

Fuente: Los autores 2012

- **Valla publicitaria:**

### Imagen 14 Propuesta de valla publicitaria



Fuente: Los autores 2012

#### 5.2.7. Relaciones Públicas

Será necesario lograr el compromiso de varias instituciones que puedan involucrarse, para ello se propone realizar un trabajo de relaciones públicas con las mismas, para lograr auspicios y propuestas de ayuda de quienes son los encargados de continuar con la difusión y aplicación del mensaje de la campaña.

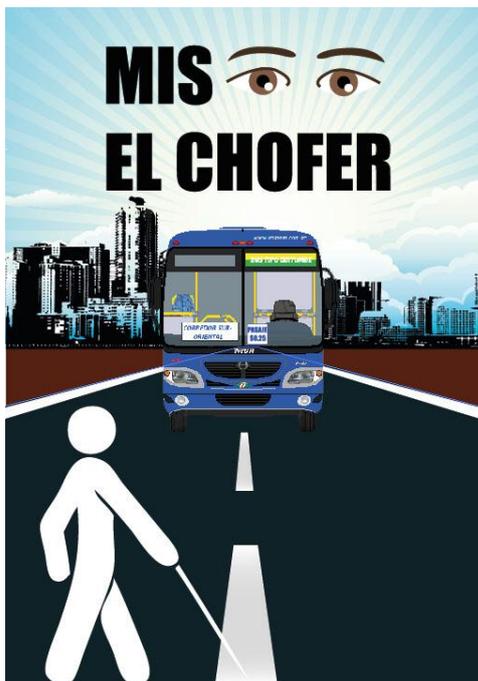
### **5.2.8. Propuesta logística:**

- Coctel de lanzamiento: Palabras de bienvenida, Tema, demostración con videos, Brindis.
- Invitación a principales autoridades de la transportación: presidentes de las cooperativas de transportes, Comisión de Tránsito del Ecuador, Asociación y Fundaciones para personas con discapacidad visual, Entes gubernamentales relacionados, autoridades de la provincia y la ciudad en general.
- Medios de comunicación: se invitarán a todos los medios de comunicación para generar cobertura y crear expectativa.

### **5.3. Folleto informativo**

Para lograr un apoyo en la labor de sensibilización en los choferes, será necesario contar con un folleto educativo que sea claro, sencillo y práctico, que les permita entender a breves rasgos la problemática de la movilización así como las posibilidades de ayuda que pueden proporcionar. La propuesta se plantea a continuación:

## IMAGEN No 15 CARÁTULA DEL FOLLETO EDUCATIVO A CHOFERES



Fuente: Los autores 2012

### 5.3.1. Contenido General del Folleto

#### Introducción

A través de la orientación y movilidad la persona ciega logra su independencia personal, pero este dominio de las técnicas se ven opacados por los inconvenientes que debe pasar para llegar a su destino.

Las calles, no facilitan su movilidad (postes en el camino, desniveles, aceras dañadas, falta de señalización) personas que no colaboran cuando se le solicita ayuda para parar el bus, cuando aceptan se van sin avisar, en otros casos, tienen que ir de prisa a su lugar de trabajo y así continua una interminable espera, a todos estos inconvenientes se suman ustedes señores choferes que los esquivan para no llevarlos. Todos estos factores son considerados como obstaculizadores de la movilidad.

La necesidad de desplazarse para todo ser humano es esencial tanto para poder realizar las actividades diarias, entendiendo por estas las que se desarrollan en el hogar, hasta las actividades que precisan de desplazamiento al exterior como ir y volver del trabajo o de la escuela, participar en actividades sociales y recreativas:

1. Si usted coopera voceando el número de su línea de transporte, dará al ciego la facilidad de saber qué línea conduce.

#### IMAGEN No 16

#### PERSONA VOCEANDO SU LÍNEA DE TRANSPORTE.



Fuente: los autores 2012

2. Cuando la persona ciega y su guía hacen la señal de pare, no lo esquives, para el bus y permita que suba a su unidad de transporte.

#### IMAGEN No 17

#### USUARIA ESPERANDO LA LINEA DE TRANSPORTE ACOMPAÑADA DE GUIA



Fuente: Los autores, 2012

3. La comunicación es importante para orientar y dar seguridad al pasajero ciego.

**IMAGEN No 18**

**CHOFER DANDO INDICACIÓN A UNA PERSONA CIEGA**



Fuente: Los autores 2012

4. Cuando la persona ciega suba a su unidad de transporte dele un poco más de tiempo para que tome asiento.

**IMAGEN No 19**

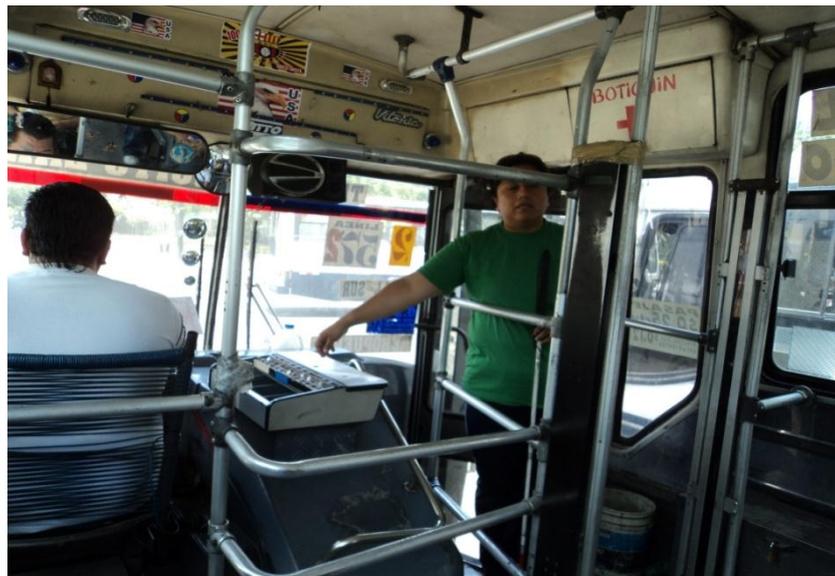
**USUARIO DE BAJA VISIÓN SUBIENDO AL BUS**



Fuente: Los autores, 2012

**IMAGEN No 20**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL PAGANDO SU PASAJE**



Fuente: los autores 2012

5. La orientación es importante para la persona ciega, avísele en que calle se baja y déjele cerca de la acera.

**IMAGEN No 21**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL EN EL INTERIOR DEL BUS**



Fuente: los autores 2012

**IMAGEN No 22**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL BAJANDO EL BUS**



Fuente: Los autores 2012

6. Regale un poco de su valioso tiempo a las personas con discapacidad visual, al subir y bajar de su unidad transporte.

**IMAGEN No 23**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL BAJANDO DEL BUS**



Fuente: Los autores 2012

**IMAGEN No 24**

**PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL RECIBIENDO  
ORIENTACIONES DE PEATONES VIDENTES**



Fuente: Los autores, 2012

### 5.3.2. Presupuesto de la Campaña.

Es necesario considerar en forma general los gastos, pues el financiamiento de la misma deberá venir de auspicios para la campaña o el apoyo de agencias o entidades gubernamentales.

Se considera imprescindible contar con una agencia de publicidad especializada que interprete de manera correcta el mensaje central de la campaña y trabaje en el diseño creativo y pulido de la imagen.

**CUADRO N° 2**  
**PRESUPUESTO DE LA CAMPAÑA**

<b>RECURSOS Y ACCIONES</b>	<b>COSTOS</b>
Presupuesto de la agencia de publicidad para el diseño gráfico y visual	\$10.000,00
Elaboración de la guía para choferes	\$ 1.000,00
Cotización de publicidad en medios:	
TV	\$10.000,00
Radio	\$5.000,00
Evento de lanzamiento de Campaña	
Coctel	\$5.000,00
Invitaciones	\$500,00
Material souvenirs	\$2.000,00
BTL	
Internet	\$500,00
Ferias / Teatro callejero / Otros	\$2.000,00
Publicidad Metrovía	\$5.000,00

Fuente: Los autores, 2012

## **CAPITULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **6.1.CONCLUSIONES.**

Hace muchos años la catarata era una patología muy común, con índice de ceguera muy alto, pero ahora con los avances de la tecnología esto ha mejorado muchísimo y las personas ya no sufren por una disminución de la visión o de ceguera en algunos casos, por las operaciones gratuitas que hacen las fundaciones y el IESS en la actualidad. En la escuela de ciegos de Guayaquil es mínima la cantidad de usuarios con cataratas congénita.

Esta patología se ha vuelto relevante por los asaltos, accidentes de tránsito, y pandilla etc. que en nuestro país ocurre a diario, a la escuela han llegado usuarios con esta patología que en su mayoría se han quedado ciegos por la gravedad de la atrofia intracraneal que implica al nervio óptico.

La retinopatía diabética es una de las patologías más común en la actualidad, niños, jóvenes y adultos la padecen en mayor o menor nivel, con un diagnóstico a tiempo y un debido control se la logra prevenir y estabilizar.

Al igual que la catarata, la glaucoma ha dejado de ser una de las principales patologías oculares que causaba la ceguera, porque en la actualidad son diagnosticadas a tiempo y con su respectiva prevención. En la escuela de ciegos es mínima la incidencia de glaucoma.

Esta patología es muy relevante en los usuarios jóvenes, ya que la enfermedad es silenciosa y no se diagnostica a tiempo. Muchos de los usuarios atendidos han sido rehabilitados para que en el futuro puedan vivir en el mundo de los ciegos

La retinopatía del prematuro es una de las patologías con mayor incidencia en algunas partes del país, a pesar de que los médicos conocen sobre las consecuencias no toman las debidas precauciones cuando nace un bebe prematuro, siguen llegando a la institución niños con ROP grado 3, ROP grado 5 los cuales son estimulados para optimizar su resto visual.

Se entiende por baja visión a la disminución de la capacidad visual que tiene una persona desde la percepción de luz hasta la agudeza visual.

Las personas con limitación visual pueden mejorar su visión mediante la estimulación y rehabilitación visual que potencien al máximo su resto visual.

Estimulación visual es hacer que el sujeto utilice su visión para mejorar la eficiencia visual por medio de ejercicios visuales enriquecedores del medio, mientras que la rehabilitación visual consiste en enseñar a desarrollar las habilidades visuales encaminados a obtener el máximo aprovechamiento posible del resto visual que posee cada sujeto. Cuanto más es usada la visión más oportunidad tiene de mejorar las funciones visuales. Dra. Barraga 1980. Barraga, Natalie, textos reunidos de la Dra, Barraga, traducido del inglés por Susana Crespo y editado por la organización nacional de ciegos españoles 1980

No importa cuánto conozcamos sobre el desarrollo visual, siempre tenemos que tener en cuenta que cada sujeto es diferente en lo que se refiere a su capacidad para desarrollar su habilidad visual; el programa del desarrollo de la eficiencia visual es el más eficaz para las personas con baja visión.

Las funciones ópticas, ópticas perceptivas y perceptivas visuales se relacionan con la actividad motriz la cual es estimulada al mirar una variedad de tareas en diferentes ambientes con objetos, dibujos que le permiten moverse en espacio con luz y sombras que ayudan a fortalecer el funcionamiento visual del sujeto.

Las personas con baja visión tienen dificultades en todo ámbito, cuando son estimuladas y rehabilitadas con las ayudas ópticas y no ópticas logran optimizar su

resto visual para desplazarse, leer, escribir, ver televisión, realizar labores domésticas, educativas y profesionales.

Cuando una persona adquiere discapacidad visual puede ser ciega o de baja visión, su capacidad funcional esta disminuida, debe aprender a utilizar técnicas específicas para realizar diferentes actividades como estudiar, trabajar, moverse independientemente, y enfrentarse cotidianamente con situaciones que generan tensión física y psíquica.

La O y M es fundamental en este trabajo porque a través de ella, las personas con discapacidad visual adquieren autonomía y los motiva a salir de su encierro personal permitiéndole recuperar su libertad perdida por causa de la ceguera.

El propósito y visión de este trabajo se proyecta a lograr que toda persona ciega o de baja visión utilice los apoyos necesarios para aceptar su condición actual de discapacidad y potencie sus vivencias y habilidades que le permitan la autonomía y el acceso de una vida útil con dignidad y autoestima.

Toda persona tiene derecho a conocer donde se encuentra, como es el lugar donde vive y donde trabaja. La persona ciega puede hacer estas elecciones, solo cuando haya aprendido las habilidades y dominado las técnicas que comprenden el moverse sin ver.

Cuando una persona ciega termina un programa de orientación y movilidad, no es solamente un viajero, sino también un individuo que posee una cantidad de destrezas que cuando son usadas de una manera selectiva, le permite dominar un sistema efectivo para controlar su movimiento cuando se encuentre en cualquier ambiente que puede ser adentro o afuera.

El bastón blanco es considerado como símbolo de la independencia personal de los individuos con discapacidad visual, el que les permite acceder a un desplazamiento seguro, deambulando cotidianamente por las calles de la ciudad para dirigirse a centros estudiantiles, laborales, sociales, etc. Este entrenamiento requiere de técnicas

específicas que le permiten al ciego adquirir confianza en sí mismo para sus futuros desplazamientos en forma segura y eficiente.

La familia a veces se convierte en el peor obstáculo para que el ciego realice su rehabilitación en orientación y movilidad, por cuanto no confía en las técnicas que proporciona la O y M y piensa que nunca podrá caminar solo.

La comunidad aun no colabora en una forma plena pero si lo hace cuando el deficiente visual le solicita ayuda, pero no es capaz de acercarse a él y preguntarle si desea ayuda.

La comunidad se sorprende y mira con atención los movimientos que realiza el discapacitado visual cuando se desplaza por las calles de la ciudad.

A través de la adquisición de sus técnicas permite al usuario creer en sí mismo, a sentirse útil y convertirse en un sujeto independiente, eliminando la discapacidad y valiéndose por sí mismo, mediante la adquisición de la independencia personal, el discapacitado visual deja de ser una carga porque él puede moverse solo, y no depende de su familia.

Una vez que el deficiente visual ha aceptado con madurez su ceguera y sus limitaciones entonces podrá iniciar su camino a ocupar su lugar en la sociedad e integrarse a la vida laboral.

El bastón blanco es un sustituto del guía vidente y del perro guía porque brinda toda la independencia necesaria al ciego, el perro guía es muy costoso porque tiene que ser reentrenado cada cierto tiempo, debe alimentarse bien y debe estar en buenas condiciones de salud, para cubrir las necesidades de su dueño.

En EEUU los dos primeros asientos están destinados para personas con discapacidad y si algún usuario está sentado en el asiento lo dejara libre si sube una persona con discapacidad.

En el Ecuador existe la Ley que permite que los dos primeros asientos de los buses sean destinados para las personas con discapacidad visual, pero en la actualidad esto no se cumple.

El peatón ciego no es respetado por los choferes en general, porque ocupan la zona de seguridad (paso cebra).

La comunidad debe hacer conciencia que el bastón es el símbolo para reconocer al discapacitado visual y debe respetarlo cediéndole el paso o avisándole de los obstáculos que se encuentren en su camino.

Los Directivos de la Comisión de Tránsito no atendieron nuestras solicitudes para una entrevista “Que nos permita conocer acerca de las atribuciones que la CTE tiene sobre la accesibilidad en el transporte de las personas con discapacidad y si son los encargados de vigilar el cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Ley de Discapacidades”.

Sin embargo nos enteramos por medio del diario El Universo publicado el 29 de enero del 2012 en el que se refieren a los Directivos de la CTE y menciona que “Este diario ha solicitado entrevistas en repetidas ocasiones pero no han sido concedidas”, así mismo los Presidentes y propietarios de buses de la transportación pública no han tomado en cuenta nuestro pedido para una entrevista que nos permita conocer si han impartido alguna disposición para no coger a la personas que pagan medio pasaje y cuanto los perjudica en sus ingresos esta disposición.

Para culminar este trabajo, que comprende entrevistas y encuestas hemos tenido muchas dificultades, porque las personas involucradas para el desarrollo de la misma no han tenido la gentileza de atender nuestra petición y esto no nos ha permitido tener un concepto más amplio sobre las entidades que deben controlar el buen trato de las personas con discapacidad visual en el transporte urbano.

Esto nos hace pensar que no hay deseo de integrar completamente a las personas con discapacidad a este servicio demostrando poco interés en el tema y un

desconocimiento de la necesidad de movilizarse de estas personas que también forman parte de nuestra sociedad.

Otra forma que consideramos como exclusión es no aplicar los artículos mencionados en la Ley de Discapacidades, en el momento que realizan la revisión anual de vehículos que dan servicio al público, otorgándoles permiso para laborar incumpliendo con algunas normas estipuladas en la mencionada Ley que permitan el fácil acceso de las personas con discapacidad.

Al término del presente trabajo de investigación y tomando en consideración los objetivos planteados, nos permitió conocer las diferentes dificultades que tienen las personas con discapacidad para movilizarse a distintos lugares lo que justifica plenamente la estructura general del tema y estos nos permite enunciar lo siguiente:

- 1- Los choferes no conocen de los problemas que causan a las personas con discapacidad visual cuando no los cogen.
- 2- Las autoridades pensaron favorecer a las personas con discapacidad con la rebaja del 50% del pasaje en el transporte urbano, pero en la práctica no se cumple porque se olvidaron de sensibilizar a los choferes.
- 3- Los Organismos competentes no hacen cumplir la Ley de Discapacidad en lo referente al transporte. (CONADIS, Comisión de Tránsito del Ecuador).
- 4- Los asientos destinados para las personas con discapacidad los están colocando en lugares poco accesibles. (En las nuevas unidades de transporte urbano) porque las anteriores unidades carecen de este servicio.
- 5- Los Directivos de la Comisión de Tránsito del Ecuador y los Directivos del transporte urbano tienen poco interés en conocer las necesidades de las personas con discapacidad.
- 6- Existe discriminación y exclusión de parte de los choferes de la transportación urbana, vigilantes de la Comisión de Tránsito, Directivos de

las cooperativas de transporte porque conociendo que los choferes de buses no los cogen, no han hecho nada al respecto.

## **6.2. RECOMENDACIONES.**

- Los choferes deben de comunicar sobre las desviaciones involuntarias que realizan, cuando se encuentra en el interior de su unidad de transporte una persona con discapacidad visual.
- Además debe indicarle la línea que va abordar para saber que está abordando la correcta.
- El ciego tiene facilidad para subir y bajar del bus, pero necesita más tiempo para realizar este movimiento.
- Hay personas con discapacidad visual que pasan mucho tiempo esperando el bus y en muchas ocasiones no los quieren llevar.
- En el interior del transporte urbano deben exhibirse leyendas utilizando la terminología correcta que no lesionen a las personas con discapacidad.
- Los choferes deben tener licencia profesional y recibir cursos de relaciones humanas que le permitan dar un buen servicio al público.

NOTA: Es una meta que debemos iniciarla quienes estamos inmersos en la educación especial, para ello debemos concienciar a las autoridades que regulan la transportación pública, los señores choferes y a la comunidad en general.

## BIBLIOGRAFÍA

- Discapitados y discapacidad.* (28 de abril de 2011). Recuperado el 20 de marzo de 2012, de Discriminación a personas con discapacidad:  
<http://www.discapacidadonline.com/discriminacion-a-personas-con-discapacidad.html>
- Adell, C. B. (30 de enero de 2002). Formación específica en Compensación Educativa e Intercultural para Agentes Educativos. Murcia.
- Admin. (22 de octubre de 2009). *Discapacidad Visual. La Ceguera.* Recuperado el noviembre de 2011, de  
<http://discapacidadvisualubu.blogspot.com/2009/10/la-ceguera.html>
- Alvarez, M. (2002). <http://es.scribd.com/doc/13498854/2GuaVisual>. Recuperado el noviembre de 2011, de Educación Especial, Psicología de la ceguera.
- Arias, J. R. (s.f.). [www.uclm.es/profesorado/ricardo/AlumnosEE/Auditivos2005.doc](http://www.uclm.es/profesorado/ricardo/AlumnosEE/Auditivos2005.doc). Recuperado el noviembre de 2011
- Arrobo, N. (2010). *Discriminación en el Ecuador.* Recuperado el Mayo de 2011, de [www.sicsal.net/reflexiones/DiscriminaciónEnEcuador.html](http://www.sicsal.net/reflexiones/DiscriminaciónEnEcuador.html)
- Bages, C. o. (febrero de 2011). Recuperado el diciembre de 2011, de [http://www.facebook.com/note.php?note\\_id=148472071875862](http://www.facebook.com/note.php?note_id=148472071875862)
- Barañano, A. (2009). *Centro especializado en baja visión más grande de Europa.* Recuperado el diciembre de 2011, de <http://www.baja-vision.org/bjavision.htm>
- Calderón, R. A. (14 de abril de 2011). *La ceguera en Mexico.* Recuperado el julio de 2011, de <http://raquelitaangelica.blogspot.com/>
- Calistro, S. (s.f.). *Generalidades de la Orientación y Movilidad.* Recuperado el noviembre de 2011, de <http://es.scribd.com/doc/57864310/orientacion-movilidad>
- Cebrián, M. D. (octubre 1997). NAVIGATION TRAVEL. *Dos mundos: revista de traducción sobre discapacidad visual* n° 6, 48.
- Cebrián, M. D. (octubre 1997). ORIENTATION AND MOVILITY TRAINING. *Dos mundos: revista de traducción sobre discapacidad visual* n° 6, 49.
- Cebrián, M. D. (octubre 1997). WHITE CANE DAY. *Dos mundos: revista de traducción sobre discapacidad visual* n° 6, 49.

- Colembrander. (mayo 2007). Ceguera. En L. Villalobos, *Orientación y Movilidad* (pág. modulo 1). Quito.
- Crespo, S. (1980). El Glaucoma. *Manual Práctico la escuela y el niño ciego*, 23.
- Doctissimo. (s.f.). Recuperado el 20 de noviembre de 2011, de Diccionario de oftalmología: <http://salud.doctissimo.es/diccionario-medico/retinopatia-diabetica.html>
- Fallas, M. L. (2007). *Ordenador y Discapacidad*. Recuperado el noviembre de 2011, de <http://www.luisdiegosancho.com/cmovenmisalumnos.htm>
- Fuentes, S. (enero de 2007). *Manual de Orientación y Movilidad*. Recuperado el noviembre de 2011, de Escuela Santa Lucia: [www.santalucia.cl/archivos/manual\\_orientacion\\_movilidad.doc](http://www.santalucia.cl/archivos/manual_orientacion_movilidad.doc)
- GRF. (s.f.). *Glaucoma Research Foundation*. Recuperado el Noviembre de 2011, de <http://www.glaucoma.org/es/que-es-el-glaucoma.php>
- Guichardo, A. B. (mayo de 2008). *Inclusión Social para Construcción de la Ciudadanía*. Recuperado el julio de 2011, de <http://oclacc.org/redes/jovenes/2008/05/inclusion-social-para-la-construccion-de-ciudadania/>
- Guichardo, A. B. (16 de mayo de 2008). Inclusión social para la construcción de ciudadanía. *Encuentro de Jóvenes Comunicadores*.
- Interamericana, C. (2004). <http://www.oni.escuelas.edu.ar/2004/neuquen/690/disca02.htm>. Recuperado el julio de 2011
- Latinsalud. (s.f.). *Fundación de cirugía ocular*. Recuperado el diciembre de 2011, de Definición y síntomas: <http://www.latinsalud.com/articulos/00749.asp?ap=1>
- María Dolores Cebrián. (octubre 1997). CANE TECHNIQUE. *ENTRE DOS MUNDOS: revista de traducción sobre discapacidad visual N° 6*, 56.
- María Dolores Cebrián. (octubre 1997). DIAGONAL CANE TECHNIQUE. *ENTRE DOS MUNDOS: revista de traducción sobre discapacidad visual N° 6*, 56.
- María Dolores Cebrián. (octubre 1997). WALKING STICK; MOBILITY CANE. *ENTRE DOS MUNDOS: revista de traducción sobre discapacidad visual N° 6*, 47.
- Martínez Martínez, R. (Mayo de 2011). Análisis sobre el Bien Jurídico Tutelado del Delito de Discriminación. *Código Penal Guatemalteco Decreto N° 17-73*, Art. 202. Guatemala.

- medicine, t. U. (2012). *Comer Children`s hospital*. Recuperado el enero de 2012, de <http://www.uchicagokidshospital.org/online-library/content=S05206>
- Mon, F. (octubre de 1998). *Algunas definiciones entorno al concepto de discapacidad visual*. Recuperado el noviembre de 2011, de [www.juntadeandalucia.es/averroes/.../fm\\_alg\\_definiciones\\_dvisual.d...](http://www.juntadeandalucia.es/averroes/.../fm_alg_definiciones_dvisual.d...)
- Sandra Becerra P, C. T. (2007). *Perjuicio y Discriminación étnica*. Recuperado el noviembre de 2011, de Revista Latinoamericana de Educación Inclusiva: <http://www.rinace.net/rlei/numeros/vol3-num2/art10.pdf>
- Smith, M. E. (7 de abril de 2010). *Defeinición de baja visión*. Recuperado el diciembre de 2011, de <http://stargardthispanoamerica.blogspot.com/2010/04/definicion-de-baja-vision.html>
- Troncoso, D. S. (s.f.). *Orientación y Movilidad*. Recuperado el noviembre de 2011, de [http://www.sordoceguera.org/vc3/para\\_maestros\\_profesionales/orientacion\\_movilidad.php](http://www.sordoceguera.org/vc3/para_maestros_profesionales/orientacion_movilidad.php)
- Vera, I. (2 de diciembre de 2004). *Revista psicologiacientifica.com*. Recuperado el 15 de marzo de 2012, de Discriminación en la contratación de personas con discapacidad: <http://www.psicologiacientifica.com/discriminacion-contratacion-discapacidad/>
- LEY DE DISCAPACIDADES. (viernes 6 de abril de 2011). *Registro Oficial N° 301*, Art. 19.

## **ANEXOS**

### **Anexo n° 1**

## **LEY Y REGLAMENTO SOBRE DISCAPACIDADES**

### **TITULO 1**

#### **PRINCIPIOS Y OBJETIVOS**

**Art.1.- ÁMBITO.-** La presente ley protegerá a las personas con discapacidad; establece un sistema de prevención de discapacidades, atención e integración de personas con discapacidad que garantice su desarrollo y evite que sufran toda clase de discriminación, incluida la de género.

**Art. 2.-PRINCIPIOS.-** Esta ley se fundamenta en el principio constitucional de igualdad ante la ley, y en lo establecido en los artículos 23,47, 53 y 102 de la Constitución Política de la República.

**Art. 3.-OBJETIVOS.-** Son objetivos de esta ley:

- a) Reconocimiento pleno de los derechos que corresponden a las personas con discapacidad;
- b) Eliminar toda forma de discriminación por razones de discapacidad y sancionar a quienes incurrieren en esta prohibición;
- c) Establecer un sistema de prevención de discapacidades;
- d) Crear mecanismos para la atención e integración social de las personas con discapacidad atendiendo las necesidades particulares de cada sexo; y,
- e) Garantizar la igualdad de oportunidades para desempeñar un rol equivalente al que ejercen las demás personas y la participación equitativa de hombres y mujeres en las instancias de decisión y dirección.

**Art.-4.-INTEGRACIÓN SOCIAL.-** El Estado a través de su organismo y entidades garantiza el pleno ejercicio de derechos que la Constitución y las leyes reconocen a todas las personas con discapacidad, mediante las siguientes acciones:

- a) Sensibilización y concientización de la sociedad y la familia sobre las discapacidades, derechos y deberes de las personas con discapacidad;
- b) Eliminación de barreras físicas, psicológicas, sociales, comunicacionales;
- c) Formación, capacitación e inserción en el sector laboral, formal e informal; así como, otras modalidades de trabajo en pequeña industria y microempresa, talleres protegidos, trabajos en el domicilio, autoempleo, etc.;
- d) Adaptación, readaptación, restitución y reubicación laboral de los trabajadores que adquieran la discapacidad como producto de enfermedades profesionales, accidentes de trabajos u otras causas, tanto en el sector público como privado;
- e) Concesión de becas para educación, formación profesional y capacitación;
- f) Concesión de subsidio para acceder a: servicios de salud, vivienda, asistencia técnica y provisión de ayudas técnicas y tecnológicas, a través de los organismos públicos y privados responsables de las áreas indicadas;
- g) Tratamiento preferente en la obtención de crédito a través de las instituciones del sistema financiero;
- h) Elaboración y aplicación de la normativa sobre la accesibilidad al medio físico en las edificaciones públicas y privadas de uso público, a cargo de los municipios;
- i) Impulso a los servicios (necesarios) para la dotación, fabricación, mantenimiento o distribución de órtesis, prótesis y otras ayudas técnicas y tecnológicas, que suplan o compensen las deficiencias. Las ayudas

técnicas y tecnológicas serán entregadas obligatoriamente por el Estado y las instituciones de seguridad social, directamente, bajo convenio o contrato con otras instituciones públicas o privadas;

- j) Disponer, a través del Ministerio de Salud Pública y otras, la producción y distribución de medicamentos genéricos y esenciales, además de los insumos que se necesiten para la atención de deficiencias y discapacidades que requieran de un tratamiento prolongado;
- k) Fomento, cooperación y apoyo a las actividades culturales, deportivas y recreacionales, de las personas con discapacidad, a través de programas de integración y otros específicos a que hubiere lugar;
- l) Crear residencias para personas con discapacidad que no pueden valerse por sí mismas; y,
- m) Fortalecimiento y apoyo a las organizaciones de y para personas con discapacidad.

## **TITULO II**

### **EL CONSEJO NACIONAL DE DISCAPACIDADES**

**Art. 5.-** El CONADIS ejercerá las funciones y atribuciones que le asigna esta ley dentro de un régimen administrativo y económicamente descentralizado, mediante el traspaso de responsabilidades y recursos a sus comisiones provinciales y cantonales.

**Art.6.-FUNCIONES DEL CONADIS.-** compete al CONADIS:

- a) Formular las políticas nacionales relacionadas con las discapacidades y someterlas para la aprobación del Presidente de la República;
- b) Planificar acciones que permitan el fortalecimiento de los programas de prevención de las personas con discapacidad;

- c) Defender jurídicamente los derechos de las personas con discapacidad;
- d) Realizar investigaciones y coordinar las acciones que, en relación a las discapacidades, realicen organismos y entidades de los sectores público y privado; y,
- e) Vigilar por el eficaz cumplimiento de esta ley y exigir la aplicación de la sanción a quienes la incumplan.

## **TITULO V**

### **DE LOS DERECHOS Y BENEFICIOS**

**Art. 19.**-El estado reconocerá y garantizara a las personas con discapacidad lo siguiente:

- a) Accesibilidad- Se garantiza a las personas con discapacidad, accesibilidad y utilización de bienes y servicios, evitando y suprimiendo barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad. La misma previsión deberá efectuarse en los edificios destinados a empresas privadas de servicio público, en los que exhiban espectáculos públicos y en las unidades sociales y recreativas de uso comunitario, que en adelante se construyan, reformen o modifiquen.

Los municipios, con asesoría del Consejo Nacional de Discapacidades y el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) dictarán las ordenanzas respectivas que permitan el cumplimiento de este derecho; las que establecerán sanciones y multas por la inobservancia de estas normas. Adicionalmente los municipios establecerán un porcentaje en sus presupuestos anuales para eliminar a las barreras existentes;

- b) Acceso a la Salud y Rehabilitación.- Los servicios de salud deberán ofrecerse en igualdad de condiciones a todas las personas con discapacidad que los requieran, serán considerados como actos discriminatorios, el negarse a prestarlos o proporcionarlos de inferior calidad.

El Ministerio de Salud Pública, establecerá los procedimientos de coordinación y supervisión para las unidades de salud pública a fin de que brinden los medios especializados de rehabilitación y determinará las políticas de prevención atención congruente con las necesidades reales de la población y normará las acciones que en este campo realicen otras instituciones y organismos públicos y privados;

- c) Acceso a la Educación.- Acceso a la educación regular en establecimientos públicos y privados, con los apoyos, en todos los niveles del sistema educativo nacional, con los apoyos necesarios, o en servicios de educación especial y específica para aquellos que no puedan asistir a establecimientos regulares de educación, en razón del grado y características de su discapacidad;
- d) Accesibilidad al Empleo.- Las personas con discapacidad tienen derecho a no ser discriminadas, por su condición, en todas las practicas relativas al empleo, incluyendo los procedimientos para la aplicación, selección, contratación, capacitación, despido e indemnización de personal y en cuanto a todos los demás términos, condiciones y privilegios, de los trabajadores;
- e) Accesibilidad en el Transporte.- Las personas con discapacidad tienen derecho a la utilización normal del transporte público, para lo cual las compañías, empresas, cooperativas de transporte, progresivamente implementarán unidades libres de barreras y obstáculos que garanticen el fácil acceso y circulación en su interior de personas con movilidad reducida y deberán contar en todas sus

unidades con dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad.

Los organismos competentes para regular el tránsito en las diferentes circunscripciones territoriales en el ámbito nacional, vigilarán el cumplimiento de la disposición anterior e impondrán una multa equivalente a los 12 dólares de los Estados Unidos de América en caso de inobservancia; (LEY DE DISCAPACIDADES, viernes 6 de abril de 2011)

- f) Accesibilidad a la Comunicación.- Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder, de acuerdo a las circunstancias, a la información emitida a través de los medios de comunicación colectiva nacional, para lo cual la Superintendencia de medios de comunicación nacional y el consejo nacional de discapacidades, promoverá la eliminación de barreras en la comunicación, respecto a la difusión de información, y la incorporación de recursos tecnológicos y humanos que permitan la recepción de los mensajes y el acceso a los sistemas de comunicación y señalización, como lengua de señas ecuatorianas generación de caracteres, sistema braille, u otros que permitan a las personas con discapacidad el derecho a la información y comunicación. Los medios de comunicación social televisivos deberán progresivamente incorporar en sus noticieros la interpretación de lengua de señas ecuatoriana o generación de carácter, para que las personas sordas tengan acceso a la información, al igual que los programas producidos por las entidades públicas.

## **TITULO VI**

### **DE LOS PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES.**

**Art.21.- PROTECCIÓN DE DERECHOS.-** Toda persona que sufra discriminación por su condición de persona con discapacidad o amenaza en el ejercicio de sus derechos y beneficios consagrados en esta ley, podrá, antes de

presentar su demanda en cualquier etapa del juicio, demandar ante un Juez de lo Civil, las providencias preventivas y cautelares, las mismas que se tramitarán, en lo que sea aplicable, de conformidad con la sección Vigésima Séptima, Título II, libro II del Código de Procedimiento Civil:

- a) El cese inmediato de la acción discriminatoria; y
- b) Cualquier otra que evite la continuación de la violación a los derechos.

El juez ordenará la medida al avocar conocimiento de la demanda, siempre que se acompañen pruebas sobre indicios precisos y concordantes que permitan, razonablemente presumir la violación actual o inminente de los derechos reconocidos en esta ley a las personas con discapacidad. El juez deberá comprobar si el peticionario es una persona amparada por esta ley, para cuyo efecto se estará a las normas contenidas en la misma.

Esta acción, no se podrá demandar la indemnización de daños y perjuicios. Sin embargo, el pago de las costas judiciales y un horario razonables del abogado patrocinador si podrá ser ordenado.

En los procesos que se sustancien por esta materia, de verificarse la discriminación o la violación de los derechos de las personas con discapacidad, el Juez de lo Civil podrá imponer una multa de doscientos cincuenta o cinco mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, en la sentencia respectiva.

**Art. 22.-EXONERACIÓN DE IMPUESTOS.-** Se exonera el pago total de derechos arancelarios, impuestos adicionales e impuestos al valor agregado- IVA-, como también el impuesto a consumos especiales con excepción de tasas portuarias almacenaje a las importaciones de aparatos médicos, instrumentos musicales, implementos artísticos, herramientas especiales y otros implementos similares que realicen las personas con discapacidad para su uso, o las personas jurídicas encargadas de su protección.

En el Reglamento General de esta ley se establecerán claramente los casos en los que las importaciones de los bienes indicados se considerarán amparadas por este artículo.

Este marco legal, será el impulsador a que el cambio se inicie, se convierte por tanto en una de las principales herramientas a considerar a fin de que la comunidad relacionada a la transportación pública, aparte de reconocer las necesidades de las personas con discapacidad visual reconozca su obligación frente a la ley. Las leyes están establecidas pero no se cumplen, y las entidades existentes destinadas para ello, no las hacen cumplir como en el servicio de transporte urbano.

### **Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.**

#### **TITULO IV**

#### **DE LOS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL**

#### **CAPITULO I**

#### **DE LOS USUARIOS DE LAS VIAS**

#### **SECCION 1**

#### **DE LOS PEATONES**

**Art. 198.-** Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,
- g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

**Art. 199.-** Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

**Art. 200.-** Las personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

- a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,

b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

## **SECCION 2 DE LOS PASAJEROS**

**Art. 201.-** Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero;
- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

**Art. 202.-** Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;

- e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables;
- f) No fumar en las unidades de transporte público;
- g) No arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; y,
- h) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

**Art. 203.-** En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato.

## Anexo n° 2

### Encuesta a Choferes de transporte urbano

#### UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Encuesta sobre la calidad de servicio que prestan las cooperativas de transporte urbano (buses) de la ciudad de Guayaquil a las personas con discapacidad visual.

Nombre de cooperativa \_\_\_\_\_

Línea \_\_\_\_\_

1.- ¿Conoce usted que existe una Ley que protege a las persona con discapacidad visual y evita que sufran toda clase de discriminación?

Si

No

2.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?

a)-Bastón

b)-Gafas oscuras

c)- No lo identifica

3.- ¿Sabía usted que todas las unidades de transporte deben tener dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad?

Si

No

4.- ¿Considera usted, a las personas con discapacidad visual como usuarios de su transporte?

Si

No

A veces

5.- ¿Qué actitud toma usted cuando sube una persona ciega a su unidad de transporte?

a)-Le da tiempo suficiente para que suba y se siente

b)-Mueve su unidad antes de que se ubique

c)-Lo trata como una persona vidente

6.- ¿Usted para su unidad de transporte donde la persona ciega le indica cuando va a bajar?

Siempre

Nunca

A veces

7.- ¿Vocea usted el número de su unidad de transporte cuando ve una persona ciega en el paradero?

Siempre

Nunca

A veces

8.- ¿Usted conduce con precaución cuando observa una persona ciega cruzar la calle?

Siempre

Nunca

A veces

9.-¿Cuando usted ve una persona ciega en el paradero acompañado y con el bastón extendido haciéndole la señal de pare?

a)-Para y lo recoge

b)-No para el transporte

c)-Se abre y pasa de largo

10.-¿Sabía usted, que las personas ciegas se quejan a menudo de los choferes de buses, porque no los cogen?

Si

No

A veces

11.- ¿Usted tiene algún motivo para no coger a las personas ciegas?

Si

No

### Anexo n° 3

#### Encuesta a usuarios videntes

#### UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Encuestas sobre la calidad de servicio que prestan las cooperativas de transporte urbano (buses) de la ciudad de Guayaquil a las personas con discapacidad visual.

Nombre. \_\_\_\_\_

1.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?

a)-Bastón

b)-Gafas oscuras

c)-Otros

2.- ¿Cuándo usted observa una persona con discapacidad visual en el paradero, esquina o estación?

a)-Le pregunta si necesita ayuda

b)-Le ayuda a subir al transporte

c)- No toma ninguna acción

3.- ¿Cuándo una persona con discapacidad visual sube al bus?

a)-Usted le indica donde hay un asiento desocupado

b)-Le sede su asiento

c)- No toma ninguna acción

4.- ¿Cuándo una persona con discapacidad visual va a bajar del bus, y le pregunta por qué calle va?

a)-Le responde

b)-Lo ignora

c)-Le ayuda a bajar

5.- ¿Si usted observa a una persona con discapacidad visual que va cruzar la calle?

a)-Le pregunta si necesita ayuda

b)-Le cruza la calle sin preguntarle

c)-Lo ignora

6.- ¿Usted ha socializado o conversado con una persona con discapacidad visual?

Si

No

A veces

7.- ¿Sabe usted que existen personas ciegas y de baja visión?

Si

No

8.- ¿Usted utiliza los términos: izquierda, derecha, arriba, abajo, delante, atrás para orientar a una persona con discapacidad visual?

Si

No

A veces

9.-¿Sabía usted que las personas ciegas se quejan a menudo de que los chóferes de buses no los cogen?

Si

No

A veces

10.- ¿Cree usted que los chóferes tienen alguna orden de no coger a las personas ciegas?

Si

No

**Anexo n° 4**

**Encuesta a Vigilantes de la Comisión de Tránsito**

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

Encuestas sobre la calidad de servicio que prestan las cooperativas de transporte urbano (buses) de la ciudad de Guayaquil a las personas con discapacidad visual.

Nombre. \_\_\_\_\_

1.- ¿Conoce usted la ley que protege a las persona con discapacidad visual?

Si

No

2.- ¿Ha ayudado a una persona con discapacidad visual a coger el bus?

Si

No

A veces

3.- ¿Qué ayuda le proporciona a la persona con discapacidad visual para coger el transporte público?

a)-Hace parar el bus que necesita

b)-No le presta ayuda

4.- ¿Le comunica a la persona con discapacidad visual que está en el lugar apropiado para coger la línea de transporte?

Si

No

A veces

5.- ¿Qué hace usted cuando ve a una persona con discapacidad visual parada en una esquina o paradero?

a)-Pregunta si necesita ayuda

b)-Si quiere cruza la calle

c)-Que línea va a tomar

6.- ¿Qué recomendaciones le da al chofer cuando sube una persona con discapacidad visual?

- a)- Que se siente por favor
- b)- Déjelo en la calle que el sugiera
- c)- Dele más tiempo para bajar
- d)- No le da sugerencias

7.- ¿Sabe usted que existen personas ciegas y de baja visión?

Si

No

8.- ¿Sabía usted que las personas con discapacidad visual se quejan a menudo de que los choferes de buses no los cogen?

Si

No

A veces

9.-¿ En los cursos de formación para vigilantes, recibe orientaciones de cómo ayudar a las personas con discapacidad visual?

Si

No

A veces

10.- ¿Cómo identifica usted a una persona con discapacidad visual?

a)-Bastón

b)-Gafas oscuras

c)-Otros

## Anexo n° 5

### Encuesta a Personas con discapacidad visual

#### UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Encuesta sobre la calidad de servicio que prestan las cooperativas de transporte urbano (buses) a las personas con discapacidad visual.

Nombre. \_\_\_\_\_

1.-¿Qué tiempo espera usted para coger el bus?

Mucho

Poco

2.-¿Qué líneas de transporte utiliza diariamente?

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

3.- ¿Usted pide ayuda para subir al bus?

Siempre

Nunca

A veces

4.- ¿Cómo hace usted cuando va cruzar la calle para coger el bus?

a)-Pide ayuda

b)-Espera ayuda espontánea

c)- Cruza solo

5.- ¿Cuándo usted va en el bus pide al chofer que le avise porque calle va?

Siempre

Nunca

A veces

6.- ¿En qué lugar espera el bus para ir a su casa o trabajo?

Paradero

Estación

Cualquier esquina.

7.-¿Cuándo usted va en el bus, le pide ayuda al pasajero que está al lado, adelante, atrás para saber dónde debe quedarse?

Si

No

A veces

8.- ¿Usted se siente conforme con el servicio que le presta el transporte urbano?

Si

No

9.- ¿Usted ha identificado los dos asientos destinados para la persona con discapacidad visual cuando sube a un bus?

Si

No

10.- ¿Quiénes cree usted que son las entidades encargadas de vigilar el cumplimiento de este derecho en lo referente a la accesibilidad en el transporte?

a)-Conadis

b)-Municipio

c)- Comisión de tránsito

## Anexo n° 6

### Entrevista a Presidentes de cooperativas de transporte urbano

#### UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Entrevista sobre la calidad de servicio que prestan las cooperativas de transporte urbano (buses) de la ciudad de Guayaquil a las personas con discapacidad visual.

Entrevistado. \_\_\_\_\_ Fecha. \_\_\_\_\_

Nivel de estudio \_\_\_\_\_ Cooperativa \_\_\_\_\_

Experiencia laboral \_\_\_\_\_ Entrevistador \_\_\_\_\_

1.- ¿Cómo identifica usted a las personas con discapacidad visual y conoce las causas que producen ceguera.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2.- ¿Conoce usted sobre las leyes que amparan o protegen a las personas con discapacidad, entre ellas la discapacidad visual.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3.- ¿Existe accesibilidad en sus unidades de transporte para toda la ciudadanía., los dos asientos destinados para las personas con discapacidad con su logotipo como dice la ley.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. -¿Sabía usted que las personas ciegas se quejan a menudo de que los choferes de buses no los cogen, y lo que sienten cuando estos se abren para no cogerlos cuando observan el bastón y deben esconderlo.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5.- ¿Conoce usted que motivos tienen los choferes para no coger a las personas con discapacidad visual o ustedes han impartido alguna disposición para no coger a las personas que pagan medio pasaje.

---

---

6.- ¿Sabía usted que la personas con discapacidad visual se sienten excluidas y discriminadas por la sociedad básicamente porque experimentan a diario problemas para moverse con independencia. Todas las personas tienen derecho a disfrutar de pleno acceso al transporte.

---

---

**Anexo n° 7**

**Plantilla de observación**

Nombres y apellidos:	
_____	Edad _____
Dirección _____	Telefono _____
Ocupación _____	Fecha de
Observación _____	
Qué línea de bus	
espera _____	Hora _____
Lugar _____	
Observación. _____	