

## Principio de accesibilidad: Discapacidad, políticas públicas y derechos humanos

### Accessibility Principle: Disability, Public Policies, and Human Rights

Recibido: 01/08/2022 • Revisado: 07/09/2022 • Aceptado: 19/09/2022

 **Mónica Estefanía Bolaños Moreno**  
Tribunal Contencioso Electoral de Ecuador  
Quito, Ecuador  
[monab\\_14@hotmail.com](mailto:monab_14@hotmail.com)

#### Resumen

El presente trabajo aborda a la accesibilidad y la discapacidad física como una cuestión de derechos humanos. Para ello, se parte de una revisión bibliográfica respaldada en el análisis normativo de los más importantes instrumentos internacionales sobre derechos humanos y de la reglamentación interna, a fin de identificar los estándares jurídicos y técnicos exigibles al Estado como principal garante de los derechos de las personas con discapacidad. A partir de esto, se procede a la evaluación crítica de las políticas públicas adoptadas por el Gobierno central de Ecuador y por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito —por ser la ciudad con el mayor número de habitantes en el país— para garantizar el principio de accesibilidad universal al transporte público, en el período 2000-2017. En Quito, además, se encuentra registrado el mayor número de personas con discapacidad, según el CONADIS.

#### Abstract

This paper addresses accessibility and physical disability as a human rights issue, based on a bibliographic review, supported by the normative analysis of the most relevant international human rights instruments and internal regulations to identify the legal standards and technical standards required of the State as the main guarantor of the rights of persons with disabilities. From this, we proceed to the critical evaluation of the public policies guaranteeing the principle of universal access to public transport adopted by the Central Government of Ecuador and by the Municipality of the Metropolitan District of Quito from the period 2000-2017, with Statistical data support. Finally, public policy guidelines are proposed for the effective protection of this right, taking into consideration that the study was focused on the Metropolitan District of Quito, as it is the city with the largest number of inhabitants in the country; and, with the largest number of people with disabilities registered, according to what is determined in CONADIS.

#### Palabras clave

discapacidad  
accesibilidad  
transporte público  
políticas públicas  
derechos humanos

#### Keywords

disability  
accessibility  
public transport  
public policies  
human rights

## Introducción

La Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>1</sup> ha señalado que la discapacidad es un “término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación”. Se entiende a las deficiencias como “los problemas que afectan a una estructura o función corporal”; a las limitaciones de la actividad como “aquellas dificultades para ejecutar acciones o tareas”; y a las restricciones de la participación como “los problemas para participar en situaciones vitales”.<sup>2</sup>

De acuerdo con datos e informes generados por la OMS, la situación de las personas con discapacidad se ha caracterizado por elementos que se interrelacionan entre sí: extrema pobreza, tasas elevadas de desempleo y acceso limitado a los servicios públicos de salud, transporte y otros.

El alcance de esta noción ha cobrado relevancia con el tiempo y reflejado en cada etapa el tratamiento que la sociedad le ha dado, así como su repercusión sobre la concepción de las personas y/o colectivos que se encuentran en esta condición. Según la encuesta mundial realizada en 2011 por la OMS y el Banco Mundial para el *Informe mundial sobre la discapacidad*, “se estima que más de mil millones de personas viven con algún tipo de discapacidad; o sea, alrededor del 15 % de la población mundial”.<sup>3</sup>

María del Pilar Cruz señala que la “discapacidad física supone condiciones corporales diferentes que muchas ocasiones alejan [a las personas] de los estereotipos de belleza establecidos socialmente”.<sup>4</sup> En consecuencia, la discapacidad —y específicamente la discapacidad física— abarca un concepto complejo, que resulta de desventajas y barreras debidas a la actitud y al entorno que impiden la participación plena y efectiva de las personas en igualdad de condiciones.

Para Puig de la Bellacasa, históricamente se pueden ubicar tres modelos sobre la comprensión

de la discapacidad: el tradicional, el de rehabilitación y el de autonomía personal.<sup>5</sup> El modelo tradicional asocia la discapacidad con la muerte y con sentimientos de vergüenza, pues está basado en creencias religiosas que conciben a la discapacidad como un pecado. Sus características principales se encuentran relacionadas con la marginación, la discriminación, la dependencia y la subestimación de las personas con discapacidad.

El modelo de rehabilitación estuvo vigente después de la Segunda Guerra Mundial (1945), y asumía a la discapacidad como una enfermedad que debía curarse para rehabilitar al sujeto. Esta función correspondía al médico, quien establecía la limitación de sus capacidades, sus funciones y actividades, anulando su derecho a una vida libre e independiente.<sup>6</sup> En América Latina, este modelo se implantó a partir de 1955, con la prestación de servicios médicos y educativos por parte del sector privado.

Entre 1960 y 1970, surgió en Estados Unidos el modelo de autonomía personal, bajo la influencia del Movimiento de Vida Independiente,<sup>7</sup> integrado por personas con discapacidad que se organizaron para reclamar sus derechos de autonomía y autodeterminación, enfrentándose a los estigmas sociales, a las prácticas sociales e institucionales que imponían su aislamiento, y a una existencia como personas que debían quedar bajo el cuidado de sus familias.<sup>8</sup>

Desde entonces, distintas organizaciones y movimientos sociales de personas con discapacidad se han unido para exigir la participación directa en el diseño y la implementación de políticas sociales. Bajo este modelo, la persona con discapacidad ya no es minimizada por la disfunción de destrezas, dado que el problema radica en su situación de dependencia.

A estos tres modelos se añade un cuarto, propuesto por Agustina Palacios y Javier Romañach bajo el nombre de “paradigma de la diversidad”,

1 La OMS inició su andadura a partir de la vigencia de su Constitución el 7 de abril de 1948, fecha en que se celebra el Día Mundial de la Salud.

2 Citado en Instituto Tlaxcalteca para Personas con Discapacidad, “Qué es discapacidad”, *ITPCD*, 28 de marzo de 2018, párr. 1, <http://cuts2.com/GZZQq>.

3 OMS y Banco Mundial, *Informe mundial sobre la discapacidad: Resumen* (Ginebra: OMS, 2011), 7.

4 María del Pilar Cruz, “Mujeres con discapacidad y su derecho a la sexualidad”, *Revista Política y Cultura* 22 (2004): 157, <http://cuts2.com/XOSQA>.

5 Citado en Carlos Egea y Alicia Sarabia, “Visión y modelos conceptuales de la discapacidad”, Universidad de Murcia, accedido 8 de octubre de 2022, 1, <http://cuts2.com/oPiEe>.

6 *Ibíd.*

7 El movimiento fue impulsado por un grupo con diversidades funcionales y apoyado por organizaciones civiles, universidades y asociaciones de veteranos de guerra.

8 Antonio Madrid, “Nothing about us without us! El Movimiento de Vida Independiente: Comprensión, acción y transformación democrática”, *Oximora. Revista Internacional de Ética y Política* 2 (2013): 24, <http://cuts2.com/DouWA>.

por el cual todas las personas tienen idéntico valor en dignidad, independientemente de sus capacidades. En consecuencia, se pretende superar la dicotomía capacidad/discapacidad y apoyar a la persona en contra de toda discriminación basada en su condición.<sup>9</sup>

Para este modelo, el mayor problema que han enfrentado las personas con discapacidad ha sido la imagen social peyorativa y descalificadora de la mayoría de la sociedad, aunada a la ausencia de dignidad plena, que implicaba no otorgar a todos el mismo valor ni los mismos derechos, sin importar su condición de discapacidad. A continuación se analizará la discapacidad física desde el enfoque de los derechos humanos.

### Discapacidad física con enfoque de derechos humanos

La concepción de la discapacidad desde un enfoque de derechos humanos ha sido entendida por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) en función del análisis de las desigualdades, que se encuentran en el centro de los problemas de desarrollo social, con el fin de corregir las prácticas discriminatorias y el injusto reparto del poder en la sociedad.<sup>10</sup>

Para Abramovich, “el punto de partida de este enfoque consiste en el sujeto con derecho a demandar prestaciones y conductas y que no sean personas con necesidades que deban ser asistidas”.<sup>11</sup> A esto se suman las características principales para establecer relaciones entre las políticas, el desarrollo y las normativas nacionales e internacionales del derecho internacional sobre los derechos humanos, entre las que destacan la adopción de estrategias para el establecimiento de un marco conceptual adecuado, reconociendo que los sectores excluidos son titulares de derechos que vinculan a los Estados, cuyas obligaciones deben especificarse mediante la adopción de principios y estándares internacionales que permitan lograr sociedades más igualitarias e integradoras.<sup>12</sup>

A partir de 1945, junto con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se estableció una Secretaría y Consejo Económico y Social para encargarse de la situación de las personas con discapacidad desde una visión preventiva y de rehabilitación, y poner en la agenda pública el tema de la discapacidad.

Con la Declaración Universal de los Derechos Humanos se reconoce el derecho a la igualdad para todos los hombres y mujeres sin distinción alguna, y se prohíbe cualquier diferencia fundada en tal condición. Así, todos tienen derecho a igual protección de la ley y contra toda discriminación.<sup>13</sup>

En 1982 se aprobó el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, en el que por primera vez se define a la discapacidad como el resultado de la relación entre personas y su entorno, y se proclama el Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos (1983-1992).<sup>14</sup> En 1992, la Asamblea General de la ONU hizo hincapié en la importancia de la integración plena de las personas con discapacidad en la sociedad. En 2006, finalmente, se aprobaron la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Diversidad Funcional y el Protocolo Facultativo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD). Estos instrumentos internacionales evidencian un avance significativo en cuanto al marco de protección de los derechos humanos con relación a la discapacidad, que deja de ser un asunto de salud, para convertirse en una cuestión social.

Así, los derechos humanos sirven como perspectiva de progresividad y base para los proyectos de vida de las personas con discapacidad, a las que enfatizan como sujetos de derechos capaces de demandar determinadas prestaciones y conductas. Se centran en las reivindicaciones de las personas respecto a conductas actitudinales, que intentan inferiorizar y, como tal, constituyen acciones discriminatorias.

La discriminación por discapacidad es comprendida como un fenómeno complejo que integra causas individuales, pero básicamente limitaciones

9 Agustina Palacios y Javier Romañach, *El modelo de la diversidad: La bioética y los derechos humanos como herramientas para alcanzar la plena dignidad en la diversidad funcional* (La Coruña: Diversitas, 2006).

10 ACNUDH, *Preguntas frecuentes sobre el enfoque de derechos humanos en la cooperación para el desarrollo* (Nueva York: ONU, 2006), 15.

11 Víctor Abramovich, “Una aproximación al enfoque de derechos en las estrategias y políticas de desarrollo”, *Revista de la CEPAL* 88 (2006): 37, <http://cuts2.com/GFAyO>.

12 *Ibid.*, pp. 37-40.

13 ONU Asamblea General, *Declaración Universal de los Derechos Humanos*, 10 de diciembre de 1948, arts. 1, 2, 7 y 25, Resolución 217 A (III).

14 Rocío López, “Evolución histórica y conceptual de la discapacidad y el respaldo jurídico-político internacional: El paradigma de los derechos humanos y la accesibilidad”, *Alteridad. Revista de Educación* 6, n.º 2 (2011): 103, <http://cuts2.com/BOcwS>.

sociales.<sup>15</sup> Esta situación se ve reflejada diariamente en la falta de garantía al derecho al acceso al transporte de las personas con discapacidad, aunque también en la afectación por conexidad a otros derechos. Al respecto, la jurisprudencia constitucional colombiana ha señalado que el acceso al servicio de transporte público es un medio indispensable para el ejercicio del derecho a la libertad de locomoción. En la sentencia T-604/92 señala que “los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte”.<sup>16</sup>

Las personas con discapacidad, por su situación de vulnerabilidad, son sujetos de especial protección constitucional, razón por la cual derechos humanos como la salud, el trabajo, la participación y el acceso a la justicia adquieren gran relevancia, en aras de alcanzar igualdad de condiciones entre todas las personas.<sup>17</sup>

### El derecho de acceso al transporte de las personas con discapacidad

El derecho al acceso al transporte público para las personas con discapacidad se contempla en el derecho internacional de los derechos humanos (DIDH); por tanto, constituye un derecho *per se*. Entre los instrumentos jurídicos destaca la Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial,<sup>18</sup> de 1965, cuyo art. 5 garantiza a todas las personas el derecho al acceso a todos los lugares y a servicios públicos como los medios de transporte.

La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad de 1999, en su art. 3, num. 1, lits. a, b y c, establece la obligación del Estado para implementar medidas que eliminen progresivamente la discriminación y promuevan la integración por medio de la prestación o el suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas

y actividades, entre los que destacan el transporte y el acceso para las personas con discapacidad.<sup>19</sup>

La Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Diversidad Funcional, de 2006, marcó un cambio paradigmático en la concepción sobre las personas con discapacidad. En su art. 3 se establece a la accesibilidad como un principio primordial, en concordancia con el art. 9, que determina que las personas con discapacidad pueden vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. La denegación de acceso constituye un acto discriminatorio y, por ende, violatorio a los derechos humanos.<sup>20</sup>

En el ámbito nacional, el art. 11, num. 2, de la Constitución establece que todas las personas son iguales y gozan de los mismos derechos, deberes y oportunidades sin que puedan ser discriminadas por razones de discapacidad. El referido artículo se complementa con el art. 47, num. 10 *ibídem*, que establece que el Estado garantizará políticas de prevención de discapacidades y, juntamente con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.<sup>21</sup> Finalmente, se reconoce a las personas con discapacidad derechos como el acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios, para lo cual se eliminarán las barreras arquitectónicas; es decir, todo obstáculo o impedimento físico que limite el movimiento autónomo de personas.<sup>22</sup>

El art. 4 de la Ley Orgánica de Discapacidades de Ecuador, entre sus principios rectores referentes a la accesibilidad, incluye el derecho al acceso al entorno físico y al transporte. Se establece la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad y se facilitan las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en su cotidianidad.<sup>23</sup> Esta disposición concuerda con el art. 58 *ibídem*, que garantiza a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando

15 Palacios y Romañach, *El modelo de la diversidad*, 3-4.

16 Colombia Corte Constitucional, “Sentencia T-604/92”, 4 de diciembre de 1992.

17 Colombia Corte Constitucional, “Sentencia T-317/17”, 12 de mayo de 2017, apartado II.2.4.

18 ONU Asamblea General, *Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial*, 21 de diciembre de 1965, Resolución 2106 A (XX).

19 OEA, *Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*, 7 de junio de 1999, art. 3, num. 1, lit. a-c.

20 ONU Asamblea General, “Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con diversidad funcional (discapacidad)”, *Derechos Humanos ¡Ya!*, 13 de diciembre de 2006, arts. 3 y 9, <http://cuts2.com/VplZd>.

21 Ecuador, *Constitución de la República del Ecuador*, Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008, arts. 11 y 47.

22 Accesibilidad Global, “Barreras arquitectónicas”, *Accesibilidad Global*, 2 de julio de 2010, <http://cuts2.com/kQhyJ>.

23 Ecuador, *Ley Orgánica de Discapacidades*, Registro Oficial 796, Suplemento, 25 de septiembre de 2012, art. 4.

barreras que dificulten o impidan su normal desenvolvimiento e integración social.<sup>24</sup>

Esta ley dedica una sección a la accesibilidad al transporte público, en la que especifica que las personas con discapacidad tienen derecho a acceder a él y utilizarlo, y que los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Nacional Ecuatoriano de Normalización (INEN), que también sancionará su inobservancia.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador, en su art. 3, dispone que “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad, continuidad y calidad”.<sup>25</sup> Esta norma recoge el principio de igualdad y no discriminación, tomando en consideración que todo acto discriminatorio en contra de personas con discapacidad constituye una violación de los derechos humanos. Por su parte, el principio de igualdad, pilar fundamental en la construcción del Estado de derecho, impone al Estado el deber de trazar equitativamente las oportunidades y desventajas entre los ciudadanos, considerando sus necesidades específicas, según cada tipo de discapacidad.<sup>26</sup>

En lo que refiere a políticas públicas, el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) es el ente ejecutor de las medidas gubernamentales en materia de discapacidad y articulador de todos los sectores de la sociedad para desarrollar acciones en tres ejes: prevención, atención e integración. Esto, con el propósito de prevenir las discapacidades y elevar la calidad de vida de las personas con discapacidad.<sup>27</sup>

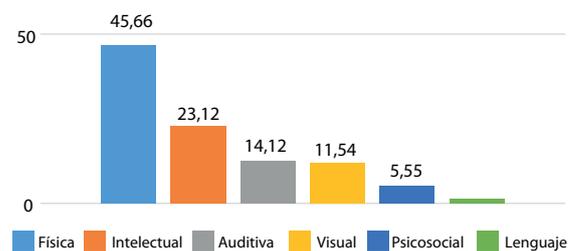
Según el CONADIS, en Ecuador se encuentran registradas 433 169 personas con discapacidad,<sup>28</sup> de las cuales 67 291 corresponden a Pichincha y 59 507, específicamente a Quito. De estas, el 54,62 % corresponde a población masculina y el 45,73 %, a población femenina.<sup>29</sup> Se evidencia que existe un margen muy reducido entre la población

femenina y masculina con discapacidad física, y hay que recordar que el género combinado con la discapacidad enfatiza la discriminación contra las mujeres.

Con relación al tipo de discapacidad, la física es porcentualmente la condición más significativa. En síntesis, se pone de manifiesto la magnitud de la problemática para la población con discapacidad física, así como la afectación a sus derechos, entre ellos el acceso al transporte público.

**Figura 1**

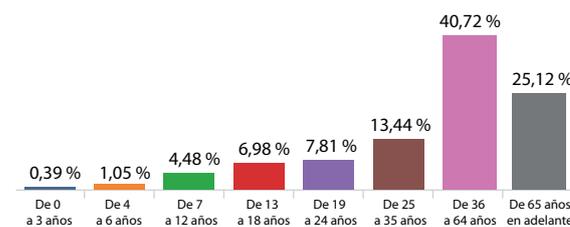
*Tipo de discapacidad (en porcentaje)*<sup>30</sup>



Respecto a la distribución por grupos etarios, la edad es una variable que complejiza el proyecto de vida de las personas con discapacidad. Conforme avanza la edad, se incrementa el riesgo de afectación. En la actualidad, son cada vez más las personas con discapacidad que oscilan entre los 30 y los 65 años de edad.

**Figura 2**

*Distribución de discapacidades por grupos etarios*<sup>31</sup>



24 *Ibíd.*, art. 58.

25 Ecuador, *Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, Registro Oficial 398, Suplemento, 7 de agosto de 2008, art. 3.

26 Rafael de Asís et al., *Sobre la accesibilidad universal en el derecho* (Madrid: Dykinson, 2007).

27 Ecuador CONADIS, *Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades* (Quito: CONADIS, 2013).

28 Las personas registradas son aquellas que cuentan con carné otorgado por el CONADIS o por el Ministerio de Salud Pública del Ecuador.

29 Ecuador CONADIS, *Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades*, 6.

30 Ecuador CONADIS, “Estadísticas de discapacidad”, *Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades*, accedido 24 de octubre de 2022, <http://cuts2.com/MWBbw>.

31 *Ibíd.*

Las cifras reflejan la pertinencia del estudio de la discapacidad física en Quito, dado que es en esta ciudad donde habita la mayor cantidad de personas con discapacidad, el 90 % de las cuales son usuarias del transporte público.<sup>32</sup>

### La accesibilidad como una de las características de las políticas públicas en el sistema de transporte público

Según Abramovich, el enfoque de derechos humanos en la política pública implica asumir al DIDH como un marco conceptual aceptado por la comunidad internacional, que establece estándares orientadores para garantizar derechos.<sup>33</sup> Bajo este enfoque se disponen garantías para la efectiva vigencia de los derechos, y los principales instrumentos de derechos humanos señalan al Estado como destinatario de la obligación positiva de adoptar medidas al respecto, entre las cuales se encuentran las políticas públicas.<sup>34</sup>

A nivel nacional, esta visión se encuentra en la Constitución, cuando expresa que los derechos se desarrollarán progresivamente a través, entre otros mecanismos, de políticas públicas identificadas como garantías constitucionales en estricto sentido. Su contenido establece que la prestación de bienes y servicios públicos deberá hacer efectivos el buen vivir y los derechos constitucionales.<sup>35</sup> Bajo estas consideraciones, se las asume como procesos de articulación de acciones, inacciones, acuerdos, decisiones e instrumentos, los cuales generalmente se concretan en planes, programas o proyectos —aprobados por autoridades del Estado, con la participación directa de las personas involucradas— orientados a prevenir o intervenir frente a un problema público que compromete la vigencia de los derechos.

De esta forma, la accesibilidad es una característica fundamental que debe ser garantizada por medio de políticas públicas, de tal manera que se

puedan atacar elementos estructurales que generen discriminación y, así, facilitar a las personas con discapacidad física el efectivo y pleno goce de sus derechos, en todos los ámbitos de su vida.

### Políticas públicas de accesibilidad en el sistema de transporte público para las personas con discapacidad física

#### Políticas nacionales

El presente análisis toma como referentes las regulaciones establecidas en el Plan de Desarrollo y Agenda de Igualdad y las competencias de la institucionalidad encargadas de su ejecución, al igual que el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010,<sup>36</sup> adoptado en el primer período presidencial de Rafael Correa.<sup>37</sup> Tres de sus objetivos nacionales contienen menciones expresas a las personas con discapacidad.

Con el Decreto Ejecutivo n.º 338 del 23 de mayo de 2007 se declararon y establecieron como políticas de Estado la prevención de discapacidades y la rehabilitación integral de las personas con discapacidad, y se otorgó a la Vicepresidencia de la República la responsabilidad de su ejecución, a través de la implementación del programa “Ecuador sin Barreras”.<sup>38</sup> Este consistió en una política sustentada en un trabajo de coordinación interinstitucional entre el Consejo Sectorial de Política Social (CSPS),<sup>39</sup> el CONADIS, los ministerios de Educación, Salud, Trabajo e Inclusión Social, la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades) y la Secretaría de Pueblos, a fin de entregar ayudas, insumos técnicos y empleo, de equiparar oportunidades laborales, de eliminar barreras arquitectónicas y de educar en temas de discapacidad.

En el marco de este programa, el CONADIS, junto con la Asociación de Municipalidades del Ecuador, desarrolló las guías técnicas sobre accesibilidad e implementación de unidades básicas de rehabilitación. Estas guías, a partir de las normas

32 El Telégrafo, “Personas con discapacidad cuentan con más derechos”, *El Telégrafo*, 3 de diciembre de 2017, <http://cuts2.com/aMOKO>.

33 Abramovich, “Una aproximación al enfoque de derechos”, 35.

34 ONU Asamblea General, *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, 16 de diciembre de 1966, art. 2, Resolución 2200 A (XXI); OEA, *Convención Americana sobre Derechos Humanos*, 7 de mayo de 1981, art. 41; OEA, *Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales, “Protocolo de San Salvador”*, 17 de noviembre de 1988, art. 1.

35 Ecuador, *Constitución*, arts. 11 y 85.

36 Ecuador Senplades, *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010* (Quito: Senplades, 2007), 8.

37 Rafael Correa Delgado fue electo presidente de la República del Ecuador, por primera vez, en el año 2006.

38 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 338*, Registro Oficial 97, 4 de junio de 2007.

39 Los consejos sectoriales de política social son instancias de convocatoria institucional, destinadas a revisar, articular, coordinar, armonizar y aprobar la política ministerial e interministerial en su sector.

técnicas de accesibilidad del INEN,<sup>40</sup> establecen los requisitos que deben cumplir los espacios de uso público y privado para definir condiciones de accesibilidad a todas las personas, de forma segura.<sup>41</sup>

La Norma INEN 21-1 hace referencia al desarrollo de normas legales y técnicas sobre sistemas de transporte, entre las que destaca la importancia de tener presentes las necesidades de las personas con discapacidad, según criterios y parámetros de calidad y accesibilidad universal. La política “Ecuador sin Barreras” desarrolló el primer programa oficial social, denominado programa “Misión Solidaria Manuela Espejo”, orientado a dotar de ayudas técnicas y soluciones habitacionales a personas que requerían de sillas de ruedas, andadores, muletas, entre otros. A la vez, se creó el programa “Sonríe Ecuador” a fin de fomentar el respeto ciudadano hacia este grupo.

En 2008 se declaró como política de Estado el sistema de prevención de discapacidades, de acuerdo con el art. 47 de la Constitución.<sup>42</sup> Se estableció asimismo que la Vicepresidencia sería la instancia de implementación de esta política. Mediante Decreto Ejecutivo n.º 1188, de 7 de julio de 2008, se encargó que el CONADIS y el CSPS formularan e implementaran la política del Sistema Nacional de Prevención de Discapacidades.<sup>43</sup>

Otro ejemplo de las políticas institucionales a raíz de la promulgación de la Constitución se encuentra en su art. 156, que dispone la creación y las atribuciones de los consejos nacionales de igualdad para evaluar políticas de género, étnicas, generacionales, interculturales, de discapacidades y de movilidad humana. Bajo este nuevo marco, el Consejo Nacional de Discapacidades pasó a denominarse Consejo Nacional para la Igualdad

de Discapacidades, de conformidad al referido artículo de la Constitución.<sup>44</sup> Además, se estableció un proceso de articulación con la Secretaría Nacional de Erradicación de la Pobreza y con el CSPS, a fin de fortalecer la Estrategia Nacional para la Igualdad y la Erradicación de la Pobreza, en el marco del objetivo n.º 2 del plan que promovía fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.<sup>45</sup> Los ministerios de Inclusión Económica y Social, de Salud y del Trabajo fueron las instituciones encargadas de ejecutar las políticas en materia de inclusión social para personas con discapacidad.

De manera paralela, mediante Decreto Ejecutivo n.º 6, del 30 de mayo de 2013, se creó la Secretaría Técnica de Discapacidades (SETEDIS), como una institución adscrita a la Vicepresidencia y encargada de desarrollar el proyecto de prevención de la discapacidad auditiva y visual.<sup>46</sup> Dicha entidad se creó para coordinar la transferencia de los programas y proyectos del programa “Misión Solidaria Manuela Espejo”<sup>47</sup> a los ministerios rectores encargados de promover una buena calidad de vida de las personas con discapacidad.<sup>48</sup> Pese a que se adoptaron programas al respecto, hay evidencia de que no existió uno para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público.

Un hecho que preocupa es que, en la agenda, la discapacidad es tomada como una política de prevención relacionada a los derechos de las personas que viven con discapacidad, lo que genera una imagen negativa hacia ellas.<sup>49</sup> Al respecto, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU recomendó a Ecuador en 2014 “ajustar la política pública del Estado parte con el

40 Estas normas son las siguientes: 1. Norma INEN de accesibilidad al medio físico; 2. Norma INEN 2850: Requisitos de accesibilidad para la rotulación; 3. Norma INEN 21-1: Directrices para el desarrollo de normas sobre sistemas de transporte. Necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores; y 4. Norma INEN 2853: Rampas para ingreso y egreso para personas con movilidad reducida a vehículos para el transporte terrestre de pasajeros.

41 Cristina Valencia y María Elisa Bernal, *Institucionalidad y marco legislativo de la discapacidad en el Ecuador* (Santiago de Chile: CEPAL, 2016).

42 “El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social”. Ecuador, *Constitución*, art. 47.

43 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 1188*, Registro Oficial 384, 18 de julio de 2008.

44 Los consejos nacionales para la igualdad son órganos responsables de asegurar la plena vigencia y el ejercicio de los derechos constitucionales y humanos. Ejercen atribuciones en la formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de las políticas públicas.

45 Ecuador Senplades, *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013* (Quito: Senplades, 2009).

46 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 6*, Registro Oficial 14, 13 de junio de 2013.

47 Que tuvo como objetivo primordial la atención integral de las personas con discapacidad y la de sus núcleos familiares. Para aquello, entregaba sillas de ruedas y otros insumos a personas en condición de discapacidad y, sobre todo, de bajos recursos económicos.

48 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 6*, 16.

49 ONU Asamblea General, *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Observaciones finales sobre el informe inicial del Ecuador*, 27 de octubre de 2014, párr. 8, CRPD/C/ECU/CO/1.

propósito de que la prevención de la discapacidad no sea considerada como una política de promoción de los derechos de las personas con discapacidad”.<sup>50</sup> Esta recomendación se basaba en la contraposición con el art. 8 de la CDPD, referido a promover la toma de conciencia respecto de las capacidades y aportaciones de las personas con discapacidad.<sup>51</sup>

Por lo tanto, sorprende que, habiendo una agenda específica que trate el tema de discapacidad y sostenga que guarda armonía con estándares internacionales, el sistema de transporte público no prevea un concepto de accesibilidad conforme lo establece el art. 9 de la CDPD<sup>52</sup> ni sea accesible de acuerdo a lo que dispone la Observación General n.º 2 del Comité sobre la accesibilidad.<sup>53</sup> Es tan evidente este vacío que en el eje relacionado a transporte indica que “las autoridades competentes no son conscientes sobre la importancia que, para las personas con discapacidad, tiene el acceso al transporte público”.<sup>54</sup>

En 2013, como parte del Plan Nacional para el Buen Vivir y luego de la transferencia realizada a los ministerios competentes de los proyectos y programas que formaban parte del programa “Manuela Espejo”, la SETEDIS pasó a ser la Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva de Discapacidades, mediante Decreto Ejecutivo n.º 547 del 30 de enero de 2015.<sup>55</sup> Dicha entidad, como responsable de ejecutar planes, programas y proyectos sobre personas con discapacidad y de sus familias, desarrolló el programa “Ecuador Vive la Inclusión”, con el objeto de incorporar ofertas en materia de inclusión social, laboral, productiva, educativa, de accesibilidad y de cooperación internacional.<sup>56</sup>

También en 2013, Rafael Correa fue electo por tercera vez presidente de la república, con Jorge Glas Espinel como vicepresidente. Por esta razón, los proyectos y programas en materia de discapacidad creados por el vicepresidente saliente, Lenín Moreno, no se continuaron, y más bien el interés se dirigió al cambio de la matriz productiva,

de acuerdo con la línea de Jorge Glas. Se evidenció una reducción en el trabajo realizado por el CONADIS y la SETEDIS, pues desde la posesión del nuevo vicepresidente no se encuentra ningún proyecto, plan o programa implementado a favor de las personas con discapacidad. Por el contrario, el Decreto Ejecutivo n.º 1047, emitido por la Presidencia de la República, suprimió la SETEDIS y estableció transferir “los planes, programas y proyectos a cargo de la Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva de Discapacidades a las diferentes instituciones de la Función Ejecutiva”.<sup>57</sup>

Por tanto, se puede determinar que, desde el último período de gestión del Gobierno de Correa, se registró un cambio en la política de Estado para la prevención y promoción de la calidad de vida de las personas con discapacidad. Con lo expuesto, se evidencia que las políticas públicas nacionales sobre discapacidad en Ecuador han acogido la mayoría de los preceptos de la CDPD en sus planes, y se resalta el esfuerzo del Estado de incluir aspectos de protección, promoción y respeto de los derechos de las personas con discapacidad. No obstante, a nivel de planes nacionales, aún no hay medidas específicas para la adecuación y accesibilidad del transporte público.

En el período 2013-2017 se adoptó la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades, con el objetivo de impulsar políticas con la intervención directa de personas en esa condición. Los avances durante este período fueron leves en el tema de accesibilidad al transporte público, y además se suprimió la SETEDIS.

## Políticas locales

En el año 2000, Paco Moncayo Gallegos asumió la Alcaldía de Quito, y en su administración se aprobó el documento *La planificación del desarrollo territorial en el Distrito Metropolitano de Quito*, pensado para el período 2001-2020.<sup>58</sup> Se estableció

50 *Ibíd.*, art. 21.

51 ONU Asamblea General, *Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad*, 13 de diciembre de 2006, art. 8, A/RES/61/106.

52 La accesibilidad constituye un principio fundamental como condición previa esencial para que las personas puedan ejercer sus derechos.

53 ONU Asamblea General, *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Observación General N.º 2*, 22 de mayo de 2014, párr. 13, CRPD/C/GC/2.

54 Ecuador CONADIS, *Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades*, 84.

55 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 547*, Registro Oficial 428, Suplemento, 30 de enero de 2015.

56 Ecuador SETEDIS, “Ecuador Vive la Inclusión”, video promocional de la campaña en YouTube, 20 de febrero de 2014, <http://cuts2.com/sydkl>.

57 Ecuador, *Decreto Ejecutivo 1047*, Registro Oficial 788, 1 de julio de 2016, arts.1 y 2.

58 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), *La planificación del desarrollo territorial en el Distrito Metropolitano de Quito* (Quito: MDMQ, 2009).

a la accesibilidad y la falta de gerencia del tráfico y transporte urbano como dos problemáticas que debía enfrentar la municipalidad. Sus objetivos en materia de movilidad fueron: 1. crear ciclovías como alternativa de transporte; 2. construir el Metrobús, un sistema de transporte sustentable, en el sector del Sur; y 3. implementar el sistema del trolebús. Pese a ello, en el plan se reconoce que la inaccesibilidad del transporte en Quito responde a la morfología de la ciudad del área metropolitana, y a la forma de ocupación y del uso del suelo, con efectos visibles de congestión, déficit de transporte colectivo y contaminación ambiental.<sup>59</sup>

Pese al entorno político de la época —en 2007 se designó por primera vez a un vicepresidente con discapacidad y en 2008 se adoptó una nueva Constitución en la que se consagraron de manera expresa derechos relacionados a personas con estas condiciones—, el plan local de Moncayo no evidencia ninguna política o programa específico en materia de accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad en general.

En 2009 asumió la Alcaldía de Quito Augusto Barrera Guarderas, y en su administración se aprobó el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2012-2022,<sup>60</sup> sustentado en la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD),<sup>61</sup> y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.<sup>62</sup> Uno de los principios rectores para la formulación de ese plan fue el de la accesibilidad integral al medio físico y a bienes y servicios, en concordancia con el programa denominado “Quito, Ciudad Accesible”, que promovía la accesibilidad física a los espacios y a la infraestructura de la ciudad de las personas con movilidad reducida.

Asimismo, para configurar un territorio distrital accesible mediante sistemas de movilidad y transporte seguros y eficientes, se priorizaron como objetivos la puesta en funcionamiento del Metro de Quito como eje central del transporte público masivo, y la optimización de la red vial arterial en

función de la demanda de conectividad y accesibilidad para la movilidad no motorizada.<sup>63</sup> Sin embargo, desde el punto de vista funcional, no se consideró plantear un transporte público accesible que contara con un diseño amigable para las personas con discapacidad, particularmente física, por lo que el problema permanece latente, sin que exista empatía ni planteamiento técnico alguno sobre aquel punto.

La autoridad local planteó la idea del Metro de Quito como una transformación histórica a nivel de transporte público, que mejorará el sistema de transporte convencional en la ciudad, volviéndolo más accesible y funcionalmente más amigable para todos. Pese a lo expuesto y a la cercanía entre la autoridad local de ese entonces con el Gobierno central, se evidencia una despreocupación por parte del Municipio para mejorar el sistema de transporte público. Al mismo tiempo, el Gobierno local no cumplió con uno de los principios base para la formulación del plan objeto de estudio, relacionado a la accesibilidad integral al medio físico, a bienes y servicios. A pesar de las normas y políticas sobre la materia, entonces, la política local se ha convertido en inadecuada e ineficaz al momento de aplicarla.

Finalmente, estando vigente el Plan de Desarrollo 2013-2017,<sup>64</sup> asumió la Alcaldía de Quito Mauricio Rodas Espinel en 2014, y en su administración se aprobó el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025.<sup>65</sup> Está constituido en tres secciones, y la segunda está relacionada a la movilidad como factor articulador (“ciudad inteligente”). En el referido plan se describe lo siguiente:

La movilidad de personas y mercaderías en el [Distrito Metropolitano de Quito] se realiza de manera sostenible con sistemas de transportes eficientes, innovadores, inteligentes, solidarios, seguros, cómodos, con tiempos de viajes razonables a través de espacios públicos agradables, donde prima el mutuo respeto y *consideración especial a los grupos de atención prioritaria*, dando una cobertura y accesibilidad, *que se adapta a las necesidades de todos los ciudadanos*.<sup>66</sup>

59 Ibid., 24.

60 MDMQ, *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022* (Quito: MDMQ, 2012).

61 Ecuador, *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*, Registro Oficial 303, Suplemento, 19 de octubre de 2010. El artículo 296 del COOTAD faculta a los Gobiernos autónomos descentralizados a normar instrumentos complementarios de planificación del ordenamiento territorial.

62 Ecuador, *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*, Registro Oficial 306, Segundo Suplemento, 22 de octubre de 2010.

63 MDMQ, *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*, 85-6.

64 Ecuador Senplades, *Plan Nacional de Desarrollo / Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017* (Quito: Senplades, 2013).

65 MDMQ, *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025* (Quito: MDMQ, 2017).

66 Ibid., 80-1. Énfasis añadido.

De esta forma, se toma a la movilidad como un factor clave de la articulación de los actores y las dinámicas del desarrollo. El concepto de movilidad es considerado como un eje transversal de la actual administración municipal, para procurar el mejoramiento del acceso en los sectores periféricos a los grupos de atención prioritaria.

Haciendo un recuento de la política local del exalcalde de Quito Mauricio Rodas sobre discapacidad, accesibilidad y transporte público, se evidencia que, pese a que en ese momento se encontraba en vigencia la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades, que contemplaba al menos un modelo sustentado en el enfoque de diversidades y de derechos humanos —que reconoce a las personas con discapacidad como sujetos de derechos y se fundamenta en propuestas de lineamientos y acciones de políticas públicas accesibles—, no se planteó ninguna política sobre el tema.

De la administración del exalcalde es importante destacar el avance de la política en materia de accesibilidad peatonal a equipamientos y servicios, así como la dotación de espacios para el recreo y disfrute al aire libre de la ciudadanía; no obstante, no se profundizó en la accesibilidad al transporte público. Así, durante su administración, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU recomendó al Estado ecuatoriano que la accesibilidad se considerara no solo en el contexto de la igualdad y no discriminación, sino también como un modo de invertir en la sociedad y como parte integrante de la agenda para el desarrollo sostenible.<sup>67</sup>

## Conclusiones

La accesibilidad parte del reconocimiento del derecho a igual acceso y a la no discriminación. Un enfoque de accesibilidad basado en derechos humanos ofrece estrategias y soluciones que permiten afrontar y corregir las desigualdades, las prácticas discriminatorias y las relaciones de poder injustas, que suelen ser aspectos centrales de la inequidad hacia las personas con discapacidad.

Esto implica que la gestión de accesibilidad conlleva la necesidad: 1. de planificar acciones articuladas entre los diferentes actores involucrados en la política pública, dado que la obligación del diseño para todos no corresponde únicamente a los poderes públicos, sino a todo aquel que participe en la realización de un servicio o satisfacción de un derecho; 2. de establecer los sistemas de

información pertinentes, incluyendo los indicadores para el debido seguimiento de los objetivos y los compromisos establecidos en la ejecución de la política, así como para proveer los insumos requeridos para su evaluación; y 3. de contar con recursos judiciales idóneos y efectivos para reclamar por la violación de los derechos de las personas con discapacidad.

Seis fueron los elementos ubicados en esta contribución que guardan relación con las líneas de acción para una política exitosa de accesibilidad. Estos componentes determinan el grado de incorporación de los enfoques de derechos humanos y de diversidades.

El primer componente está relacionado con una viabilización formal para la definición e implementación de la política pública. Esta debe realizarse, sea porque conste en el plan de ordenamiento territorial o porque algún actor social o alguna entidad pública nacional o local haya decidido formular una política. Sin importar el origen de la iniciativa, resulta fundamental que, en la construcción de la política, se defina una propuesta para su estructuración en la que consten la situación problemática, los sectores corresponsables, el presupuesto para la formulación y el esquema de trabajo.

En el caso del acceso al transporte público, se determinó que el Estado ecuatoriano, a través del Gobierno nacional, ha adoptado un mecanismo de viabilización formal para la definición e implementación de políticas públicas a favor de las personas con discapacidad. Dicha formalización se ha implementado mediante la aprobación de los planes y programas analizados en este documento. Sin embargo, no han estado directamente relacionados con la accesibilidad del transporte público.

El segundo componente intenta verificar si el diseño de los planes y programas analizados toma como marco de referencia y orientación los estándares contemplados en los instrumentos internacionales de derechos humanos y en la Constitución. En el presente trabajo se realizó un análisis de los instrumentos de planeación a nivel nacional y local vigentes. En el caso de los planes nacionales para el buen vivir, se evidenció que acogieron la mayoría de los preceptos y principios orientadores de la CDPD, y se resaltó el esfuerzo por parte del Gobierno nacional de incluir aspectos de protección, promoción y respeto de los derechos de las personas con discapacidad. No obstante, también se evidencia que en estos planes no se lograron

67 ONU Asamblea General, *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Observación General N.º 2, 2.*

posicionar de manera expresa, sostenida y programática medidas específicas para la adecuación y accesibilidad del transporte público, con base en el principio de igualdad y no discriminación. A nivel de los planes de ordenamiento territorial, el entorno político y social se prestaba para que las administraciones de ese entonces coadyuvaran en la aplicación de los principios rectores de la CDPD; sin embargo, pese a que se pudo plasmar una estructura formal, no contribuyó al fortalecimiento de las capacidades de las entidades del Distrito Metropolitano de Quito, en la práctica.

El tercer componente está relacionado a determinar si se asumió a las personas con discapacidad, como sujetos u objetos de intervención, en los planes y programas analizados. En el presente caso, se recogió con beneplácito que las personas con discapacidad, luego de tanta lucha —conforme lo analizado en los modelos de la discapacidad mencionados en la primera parte de este artículo—, sean ya consideradas formalmente como sujetos de derechos capaces de demandar prestaciones y conductas; es decir, ya no son personas con necesidades que deben ser asistidas.

El cuarto componente consiste en determinar si se han contemplado acciones positivas concretas para asegurar la igualdad material a favor de las personas con discapacidad. Para este punto, cabe indicar que, pese a que las políticas públicas sirven como herramientas que proponen soluciones a problemas prioritarios en búsqueda de igualdad de oportunidades y de condiciones, en el caso específico del acceso al transporte público, no se han encontrado dichas medidas aplicadas para las personas con discapacidad física.

El quinto componente trata de ubicar el grado de participación que han tenido las personas con discapacidad al momento de definir la política pública. Con respecto a este elemento, cabe indicar que definitivamente el escenario que permite la implementación de las políticas públicas es la participación y el empoderamiento de sus derechos por parte de la sociedad civil. En este caso en particular, se evidenció poca preocupación por parte de las autoridades competentes, así como poca apropiación por parte de los usuarios con discapacidad física. Por ello, se determinó que, sin la acción articulada entre el Estado y las organizaciones de la sociedad civil, no se pueden llevar a cabo planes ni programas exitosos ni sostenibles. Y es que la participación constituye un elemento fundamental dentro del enfoque de derechos humanos para materializar la noción de sujetos de derechos.

Finalmente, el sexto componente se refiere a determinar qué mecanismos de rendición de cuentas se han previsto en la política pública, y si esta presenta mecanismos de quejas y denuncias. Para este punto, es necesario contar con medidas efectivas de rendición de cuentas, con enfoque de derechos humanos.

De lo expuesto, muchas son las limitaciones encontradas, sobre todo por parte de las autoridades competentes que conforman el Gobierno central y el Gobierno local; entre ellas, que las personas con discapacidad para algunos casos son asumidas como sujetos de derechos y, para otros, como objetos de intervención o un problema sanitario. Por esta razón, se presentarán a continuación tres lineamientos estratégicos sobre los cuales se determinarán las correspondientes líneas de acción, en función de los seis elementos mencionados.

El primer lineamiento está relacionado al desarrollo normativo, a través del cual se ubica la necesidad de revisar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios de transporte con perspectiva de derechos humanos. El segundo es el de la institucionalidad de los organismos públicos y privados comprometidos con impulsar la participación de la sociedad civil con y sin discapacidad física, teniendo en cuenta que el alcance de la política pública debe atender el interés del sector directamente afectado. El tercer componente, finalmente, será el de contar con un sistema de gestión que mantenga un enfoque basado en derechos humanos y diversidades, que abarque la información y capacitación a todas las personas involucradas en los problemas por falta de accesibilidad; la eliminación de obstáculos y barreras en el entorno que dificultan o impiden el acceso de las personas con discapacidad física al transporte público; y la canalización de quejas y reclamos, entendidos como la posibilidad legal y fáctica de acceso a mecanismos de protección administrativos y judiciales para personas con discapacidad física.

La invitación de este trabajo consiste en impulsar que los estudios sobre la discapacidad dejen de ser de una sola vía. Desde esta panorámica, una vez más, se recomienda a las autoridades competentes que fortalezcan lazos de confianza y de cooperación económica, social y cultural para crear significaciones compartidas ante los cambios que se desean implementar en la ciudadanía. Llegó la hora del cambio y de que todos se pongan en el lugar de las personas con discapacidad y asuman la lucha como una sola.

## Referencias

- Abramovich, Víctor. "Una aproximación al enfoque de derechos en las estrategias y políticas de desarrollo". *Revista de la CEPAL* 88 (2006): 35-50. <http://cuts2.com/GFAYo>.
- Accesibilidad Global. "Barreras arquitectónicas". *Accesibilidad Global*. 2 de julio de 2010. <http://cuts2.com/kQhyJ>.
- ACNUDH. *Preguntas frecuentes sobre el enfoque de derechos humanos en la cooperación para el desarrollo*. Nueva York: ONU, 2006.
- Colombia Corte Constitucional. "Sentencia T-317/17". 12 de mayo de 2017.
- . "Sentencia T-604/92". 14 de diciembre de 1992.
- Cruz, María del Pilar. "Mujeres con discapacidad y su derecho a la sexualidad". *Revista Política y Cultura* 22 (2004): 147-60. <http://cuts2.com/XOSQA>.
- De Asís, Rafael, Ana Aiello, Francisco Bariffi, Ignacio Campoy y Agustina Palacios. *Sobre la accesibilidad universal en el derecho*. Madrid: Dykinson, 2007.
- Ecuador. *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Registro Oficial 303, Suplemento, 19 de octubre de 2010.
- . *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*. Registro Oficial 306, Segundo Suplemento, 22 de octubre de 2010.
- . *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.
- . *Decreto Ejecutivo* 6. Registro Oficial 14, 13 de junio de 2013.
- . *Decreto Ejecutivo* 338. Registro Oficial 97, 4 de junio de 2007.
- . *Decreto Ejecutivo* 547. Registro Oficial 428, Suplemento, 30 de enero de 2015.
- . *Decreto Ejecutivo* 1047. Registro Oficial 788, 1 de julio de 2016.
- . *Decreto Ejecutivo* 1188. Registro Oficial 384, 18 de julio de 2008.
- . *Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial 398, Suplemento, 7 de agosto de 2008.
- . *Ley Orgánica de Discapacidades*. Registro Oficial 796, Suplemento, 25 de septiembre de 2012.
- Ecuador CONADIS. *Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades*. Quito: CONADIS, 2013.
- . "Estadísticas de discapacidad". *Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades*. Accedido 24 de octubre de 2022. <http://cuts2.com/MWBbw>.
- Ecuador Senplades. *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010*. Quito: Senplades, 2007.
- . *Plan Nacional de Desarrollo / Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Quito: Senplades, 2013.
- . *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013*. Quito: Senplades, 2009.
- Ecuador SETEDIS. "Ecuador Vive la Inclusión". Video promocional de la campaña en YouTube, 20 de febrero de 2014. <http://cuts2.com/sydk>.
- Egea, Carlos, y Alicia Sarabia. "Visión y modelos conceptuales de la discapacidad". *Universidad de Murcia*. Accedido 8 de octubre de 2022. <http://cuts2.com/oPiEe>.
- El Telégrafo. "Personas con discapacidad cuentan con más derechos". *El Telégrafo*. 3 de diciembre de 2017. <http://cuts2.com/aMOKO>.
- Instituto Tlaxcalteca para Personas con Discapacidad. "Qué es discapacidad". *ITPCD*. 28 de marzo de 2018. <http://cuts2.com/GZZQq>.
- López, Rocío. "Evolución histórica y conceptual de la discapacidad y el respaldo jurídico-político internacional: El paradigma de los derechos humanos y la accesibilidad". *Alteridad. Revista de Educación* 6, n.º 2 (2011): 102-8. <http://cuts2.com/BOcwS>.
- Madrid, Antonio. "Nothing about us without us! El Movimiento de Vida Independiente: Comprensión, acción y transformación democrática". *Oximora. Revista Internacional de Ética y Política* 2 (2013): 22-38. <http://cuts2.com/DouWA>.
- MDMQ. *La planificación del desarrollo territorial en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: MDMQ, 2009.
- . *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025*. Quito: MDMQ, 2017.
- . *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito: MDMQ, 2012.
- OEA. *Convención Americana sobre Derechos Humanos*. 7 de mayo de 1981.
- . *Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. 7 de junio de 1999.
- . *Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales, "Protocolo de San Salvador"*. 17 de noviembre de 1988.
- OMS, y Banco Mundial. *Informe mundial sobre la discapacidad: Resumen*. Ginebra: OMS, 2011.
- ONU Asamblea General. *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Observación General N.º 2*. 22 de mayo de 2014. CRPD/C/GC/2.
- . *Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Observaciones finales sobre el informe inicial del Ecuador*. 27 de octubre de 2014. CRPD/C/ECU/CO/1.
- . *Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad*. 13 de diciembre de 2006. A/RES/61/106.
- . "Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con diversidad funcional (discapacidad)". *Derechos Humanos ¡Ya!* 13 de diciembre de 2006. <http://cuts2.com/VplZd>.
- . *Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial*. 21 de diciembre de 1965. Resolución 2106 A (XX).
- . *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. 10 de diciembre de 1948. Resolución 217 A (III).
- . *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. 16 de diciembre de 1966. Resolución 2200 A (XXI).
- Palacios, Agustina, y Javier Romañach. *El modelo de la diversidad: La bioética y los derechos humanos como herramientas para alcanzar la plena dignidad en la diversidad funcional*. La Coruña: Diversitas, 2006.
- Valencia, Cristina, y María Elisa Bernal. *Institucionalidad y marco legislativo de la discapacidad en el Ecuador*. Santiago de Chile: CEPAL, 2016.