



**ISTRED**  
INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO REY DAVID

**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO  
REY DAVID**

**TESINA**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO SUPERIOR  
EN PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO**

**TEMA:**

**ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA MEJORAR EL  
RESPECTO DE LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD EN GUAYAQUIL DURANTE EL AÑO 2024**

**AUTOR:**

**JEIMY NATHALY GÓNGORA ROBLES**

**TUTOR:**

**ING. DAVID CAICEDO CH.**

**NIVEL DE INSTRUCCIÓN:**

**3ER NIVEL**

**DAULE – ECUADOR**

**2025**

## CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO

**Detector de plagio v. 2867 - Informe de originalidad 8/12/2025 15:38:44**

Documento analizado: **Tesina-PDT-GONGORA JEIMY (DC) - (MS) 880-90.docx** Licenciado para: **DAVID CAICEDO**

Preajuste de comparación: **Palabra a palabra** Idioma detectado: **Es**

Tipo de verificación: **Control de internet**

TEE y codificación: **DocX n/a**

Análisis detallado del cuerpo del documento:

Tabla de relaciones:

Plagio 6.51% Original 93.13%  
Citas 0.36% AI 0%



Gráfico de distribución:







Principales fuentes de plagio: **101**

- **21%** **2058** 1. <https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/10/Politica-Nacional-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-del-Ecuador-2023.pdf>
- **9%** **800** 2. [https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP\\_5\\_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf](https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf)
- **6%** **577** 3. <https://www.gob.ec/ant>

Detalles de recursos procesados: **195 - Okay / 19 - Ha fallado**

Notas importantes:

Wikipedia:	Libros de Google:	Servicios de escritura fantasma:	Anti-trampa:
			
[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]

Informe anti trampas de UACE:

1. Estado: Analizador **Encendido** Normalizador **Encendido** similitud de caracteres establecida en **100%**
2. Porcentaje de contaminación UniCode detectado: **0%** con límite de: 4%
3. Documento no normalizado: porcentaje no alcanzado 4%
4. Todos los símbolos sospechosos se marcarán en color violeta: [Abcd...](#)
5. Símbolos invisibles encontrados: 0

Recomendación de evaluación:


**No se requiere ninguna acción especial. El documento está bien.**

Estadísticas del alfabeto y análisis de símbolos:

## CERTIFICADO DEL TUTOR

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de planificación de Transito cuyo tema es: **“ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA MEJORAR EL RESPETO DE LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN GUAYAQUIL DURANTE EL AÑO 2024”**, de autoría de del estudiante: JEIMY NATHALY GÓNGORA ROBLES ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, diciembre del 2025

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'David Caicedo Ch.', is written over a horizontal line.

**Ing. David Caicedo Ch.**

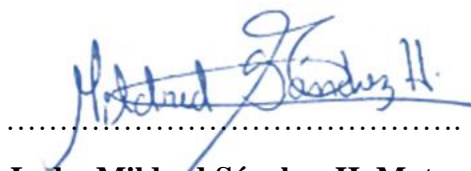
**Tutor Académico**

## CERTIFICACIÓN DE REVISOR

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Planificación del Tránsito y cuyo tema es: “**ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA MEJORAR EL RESPETO DE LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN GUAYAQUIL DURANTE EL AÑO 2024**”, de autoría del estudiante **GINO RAFAEL RODRÍGUEZ TRIGERO**, ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule, diciembre 2025.

Calificación de docente corrector 1: 9/10 (Nueve sobre diez)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mildred Sánchez H.', is written over a horizontal dotted line.

**Lcda. Mildred Sánchez H. Mgtr.**

**Docente Corrector**

## ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	ii
CERTIFICADO DEL TUTOR.....	iii
CERTIFICACIÓN DE REVISORES .....	iv
ÍNDICE GENERAL .....	v
DEDICATORIA .....	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT .....	ix
INTRODUCCIÓN .....	1
1 MARCO CONTEXTUAL .....	3
1.1 Planteamiento del Problema.....	3
1.2 Formulación del problema .....	4
1.3 Preguntas de investigación .....	4
1.4 Objetivos .....	4
1.4.1 Objetivo General.....	4
1.4.2 Objetivos Específicos.....	4
1.5 Hipótesis.....	5
1.6 Variables .....	5
1.7 Descripción del tipo de caso.....	5
1.8 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio .....	6
1.9 Ubicación .....	7
1.10 Limitaciones .....	7
1.11 Justificación.....	8
CAPÍTULO II.....	10
2. MARCO REFERENCIAL .....	10

2.1. Antecedentes de estudio .....	10
2.2. Bases teóricas y sustento del caso de estudio .....	11
2.2.1. Educación para la seguridad vial y movilidad sostenible .....	11
2.2.2 Normativas técnicas y legales de accesibilidad .....	12
2.2.3. Inclusión social y equidad en movilidad urbana .....	13
2.2.4 Participación comunitaria y gestión municipal .....	15
2.3. Glosario de términos .....	16
2.4. Marco legal .....	17
CAPÍTULO III .....	21
3. METODOLOGÍA.....	21
3.1. Nivel de investigación.....	21
3.2. Diseño de Investigación .....	21
3.3. Métodos de investigación.....	22
3.4. Enfoque .....	23
3.5. Herramientas de recolección .....	23
3.6. Población / Muestra / Universo .....	25
3.7. Análisis de los resultados .....	25
CAPÍTULO IV .....	31
4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES.....	31
4.1. Justificación de la alternativa principal.....	31
4.2. Presupuesto de la ejecución.....	34
4.3. Tabla presupuestaria del proyecto de investigación .....	35
4.4. Cronograma de ejecución.....	36
4.5. Conclusiones.....	38
4.6. Recomendaciones .....	39
Referencias Bibliográficas .....	40

## **DEDICATORIA**

Principalmente ser agradecido con papa Dios.

Dedico este trabajo a mis padres, a mi esposo y a mis hijos.

## RESUMEN

La presente tesina tuvo como objetivo general analizar el impacto de las estrategias de educación vial en el respeto hacia los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad en Guayaquil durante el año 2024. Para ello, se empleó una metodología cuantitativa y descriptiva con diseño transversal, utilizando encuestas estructuradas para recolectar información representativa de conductores, peatones y personas con discapacidad en la ciudad. También se realizaron observaciones directas para contrastar y enriquecer los datos. El análisis de resultados reveló un bajo nivel general de conocimiento de las normativas relacionadas con los espacios reservados, un alto índice de ocupación ilegal debido a factores como la falta de vigilancia efectiva, deficiencias en la señalización y actitudes de indiferencia social. Esta ocupación tuvo consecuencias negativas notables en la movilidad, seguridad y calidad de vida de las personas con discapacidad, limitando su autonomía e integración social. Con base en estos hallazgos, se propuso un plan integral de estrategias educativas que incluyó campañas de sensibilización masiva, capacitación a agentes multiplicadores, integración curricular, comunicación continua, mejora en señalización inclusiva, fomento de la participación comunitaria y mecanismos de evaluación constante. Estas acciones buscaron crear una cultura vial respetuosa, inclusiva y sostenible, involucrando a diversos actores sociales e institucionales de Guayaquil. En conclusión, el estudio demostró que las estrategias de educación vial inclusiva tienen un impacto significativo para mejorar el respeto a los espacios reservados para personas con discapacidad. Sin embargo, su efectividad depende de la continuidad, el compromiso multisectorial y la adaptación constante a las necesidades y evidencias recogidas. Las recomendaciones enfatizan ampliar y fortalecer estas acciones para garantizar entornos urbanos más justos y accesibles para todos.

Palabras claves: Educación vial, Discapacidad, Movilidad inclusiva

## ABSTRACT

The present thesis aimed to analyze the impact of road safety education strategies on the respect for mobility spaces designated for people with disabilities in Guayaquil during the year 2024. For this purpose, a quantitative and descriptive methodology with a cross-sectional design was employed, using structured surveys to collect representative information from drivers, pedestrians, and people with disabilities in the city. Direct observations were also conducted to contrast and enrich the data. The analysis of results revealed a generally low level of knowledge about regulations related to reserved spaces, a high rate of illegal occupation due to factors such as lack of effective surveillance, deficiencies in signage, and social indifference. This occupation had notable negative consequences on the mobility, safety, and quality of life of people with disabilities, limiting their autonomy and social integration. Based on these findings, a comprehensive educational strategy plan was proposed that included mass awareness campaigns, training for multiplier agents, curricular integration, continuous communication, improvement of inclusive signage, promotion of community participation, and constant evaluation mechanisms. These actions sought to create a respectful, inclusive, and sustainable road culture involving diverse social and institutional actors in Guayaquil. In conclusion, the study demonstrated that inclusive road safety education strategies significantly impact improving respect for spaces reserved for people with disabilities. However, their effectiveness depends on continuity, multisectoral commitment, and constant adaptation to needs and collected evidence. Recommendations emphasize expanding and strengthening these actions to ensure fairer and more accessible urban environments for all.

**Keywords:** traffic, pedestrians, drivers, road intersections.

## INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana en las grandes ciudades enfrenta desafíos complejos, especialmente en lo que respecta a la inclusión de personas con discapacidad. En Guayaquil, como en muchas otras ciudades, uno de los problemas recurrentes es la falta de respeto hacia los espacios destinados a este grupo vulnerable, como los estacionamientos exclusivos y las áreas de acceso público. Esta situación no solo vulnera los derechos de las personas con discapacidad, sino que también crea barreras adicionales en su capacidad para movilizarse de manera segura y eficiente. La congestión vehicular, la falta de conciencia y la desinformación sobre la normativa vigente son factores que agravan este problema, y es urgente encontrar soluciones efectivas que fomenten un cambio de actitud en los conductores y peatones.

El respeto a los espacios de movilidad para personas con discapacidad no solo es una cuestión legal, sino también ética y social. La presencia de estos espacios es fundamental para garantizar la accesibilidad y la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades físicas. Sin embargo, la realidad en Guayaquil muestra una falta de respeto sistemática hacia estos espacios, lo que aumenta la discriminación y la exclusión de este colectivo. En este contexto, las estrategias de educación vial juegan un papel crucial, pues a través de la sensibilización y el conocimiento de las normativas, se puede mejorar la actitud de los conductores y peatones hacia el respeto de estos espacios, contribuyendo a una ciudad más inclusiva.

La presente investigación tiene como objetivo analizar las estrategias de educación vial más efectivas para promover el respeto de los espacios de movilidad de las personas con discapacidad en Guayaquil, durante el año 2024. Para ello, se propondrán lineamientos específicos de educación y sensibilización dirigidos tanto a conductores como a peatones, con el fin de reducir la ocupación indebida de estos espacios. La importancia de este estudio radica en la posibilidad de generar cambios en la conducta ciudadana, lo que no solo mejoraría la calidad de vida de las personas con discapacidad, sino que también contribuiría a una ciudad más inclusiva y respetuosa con todos sus habitantes.

Para abordar este problema, se adoptará una metodología mixta que combine el análisis cuantitativo y cualitativo. Se realizarán encuestas a conductores y peatones para evaluar su nivel de conocimiento sobre las normativas de estacionamiento para personas

con discapacidad y su disposición a respetarlas. Además, se llevarán a cabo entrevistas con autoridades locales y especialistas en accesibilidad para conocer su perspectiva sobre el problema y las posibles soluciones. Esta metodología permitirá comprender tanto las percepciones de los ciudadanos como las deficiencias estructurales o normativas existentes.

La tesina está estructurada en cuatro capítulos. En el primer capítulo, se presentará el marco teórico, en el que se analizarán las principales investigaciones y teorías sobre la movilidad urbana y la inclusión de personas con discapacidad. En el segundo capítulo, se detallará la metodología de investigación utilizada, explicando los métodos de recolección de datos y el análisis de los mismos. El tercer capítulo estará dedicado al análisis de los resultados obtenidos a través de las encuestas y entrevistas, mientras que en el cuarto capítulo se presentarán las conclusiones y recomendaciones basadas en los hallazgos del estudio. Con esta estructura, se pretende ofrecer una visión integral del problema y sus posibles soluciones, contribuyendo a mejorar la gestión de la movilidad urbana en Guayaquil.

# CAPÍTULO I

## 1 MARCO CONTEXTUAL

### 1.1 Planteamiento del Problema

En la ciudad de Guayaquil, la movilidad urbana se ha convertido en un desafío creciente debido a la falta de respeto hacia los espacios destinados a personas con discapacidad. Estos espacios incluyen estacionamientos exclusivos y accesos especiales en las vías públicas, diseñados para garantizar la igualdad de oportunidades y la movilidad de los ciudadanos con condiciones físicas diversas (Macas, 2021). Sin embargo, la ocupación indebida de estos espacios por parte de conductores que no tienen discapacidad es una práctica frecuente, lo que afecta negativamente la calidad de vida de las personas con discapacidad y genera barreras adicionales para su desplazamiento seguro.

El problema de la ocupación ilegal de los espacios reservados para personas con discapacidad no solo es una cuestión de falta de respeto, sino que también refleja una carencia de conocimiento y sensibilización sobre la normativa vigente. Muchos conductores y peatones desconocen las implicaciones legales de estas acciones y no perciben la importancia de estos espacios para el bienestar de las personas con movilidad reducida. Este desconocimiento contribuye a que las áreas exclusivas para personas con discapacidad sean constantemente invadidas por vehículos que no tienen derecho a estacionar en ellas.

El impacto de esta problemática se extiende más allá del perjuicio directo a las personas con discapacidad. La falta de respeto a los espacios reservados también tiene consecuencias sobre la imagen de la ciudad y la percepción que sus ciudadanos tienen sobre la accesibilidad y la inclusión social (Mina, 2024). La ciudad de Guayaquil, como una de las principales urbes del país, debe asumir un liderazgo en materia de inclusión y accesibilidad, fomentando un ambiente en el que todas las personas puedan moverse libremente y sin barreras, independientemente de sus capacidades físicas.

En este contexto, la educación vial se presenta como una herramienta fundamental para abordar el problema. Las estrategias de sensibilización y formación dirigidas a conductores y peatones pueden ser clave para cambiar la actitud hacia el respeto de los

espacios de movilidad para personas con discapacidad. Sin embargo, a pesar de la existencia de normativas y campañas esporádicas, aún persisten deficiencias en la implementación de programas educativos de largo plazo que logren un cambio real en la conducta de los ciudadanos. Este estudio busca identificar cómo las estrategias de educación vial pueden contribuir a reducir la ocupación indebida de estos espacios y mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Guayaquil.

## **1.2 Formulación del problema**

¿Cómo influyen las estrategias de educación vial en el respeto de los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad en Guayaquil durante el año 2024?

## **1.3 Preguntas de investigación**

- ¿Cuál es el nivel de conocimiento de los conductores y peatones sobre las normativas relacionadas con los espacios reservados para personas con discapacidad en Guayaquil?
- ¿Qué factores contribuyen a la ocupación ilegal de los espacios destinados a personas con discapacidad en las principales vías de Guayaquil?
- ¿Qué impacto tiene la ocupación indebida de estos espacios en la movilidad y calidad de vida de las personas con discapacidad en Guayaquil?
- ¿Qué estrategias de educación vial pueden implementarse para aumentar el respeto por estos espacios y reducir la violación de las normativas existentes?

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 Objetivo General**

Analizar el impacto de las estrategias de educación vial en el respeto de los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad en Guayaquil durante el año 2024.

### **1.4.2 Objetivos Específicos**

- Evaluar el nivel de conocimiento de los conductores y peatones sobre las normativas relacionadas con los espacios reservados para personas con discapacidad en Guayaquil.

- Identificar los factores que contribuyen a la ocupación ilegal de los espacios destinados a personas con discapacidad en las principales vías de la ciudad.
- Analizar las consecuencias de la ocupación indebida de estos espacios en la movilidad y calidad de vida de las personas con discapacidad en Guayaquil.
- Proponer estrategias de educación vial efectivas para sensibilizar a conductores y peatones sobre la importancia de respetar los espacios reservados para personas con discapacidad.

### **1.5 Hipótesis**

Las estrategias de educación vial, dirigidas a sensibilizar a conductores y peatones, contribuyen significativamente a aumentar el respeto por los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad en Guayaquil, reduciendo así la ocupación ilegal de estos espacios y mejorando la calidad de vida de las personas con discapacidad.

### **1.6 Variables**

V.D: Respeto por los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad

V.I.: Estrategias de educación vial (campañas de sensibilización, programas de formación, distribución de información, etc.).

### **1.7 Descripción del tipo de caso**

Este estudio se enmarca dentro de un caso de investigación aplicada en el ámbito de la movilidad urbana y la inclusión social en Guayaquil. Se trata de un análisis específico sobre la influencia de las estrategias de educación vial en el respeto hacia los espacios destinados a personas con discapacidad, un problema social que afecta directamente la calidad de vida de este colectivo. El caso se concentra en la ciudad de Guayaquil durante el año 2024, y se enfoca en la relación entre la sensibilización de conductores y peatones y la mejora en la utilización de los espacios reservados para personas con discapacidad (Barragán, 2025).

El caso tiene un enfoque descriptivo y analítico, ya que se busca describir la situación actual en cuanto al respeto de estos espacios, identificando los factores que contribuyen a la ocupación ilegal de los mismos. A través de la recolección de datos sobre el conocimiento y las actitudes de los ciudadanos, se pretende establecer un análisis detallado de la problemática y su impacto en la movilidad y accesibilidad de las personas

con discapacidad. Además, se busca evaluar la efectividad de las estrategias de educación vial, proporcionando un diagnóstico claro sobre las medidas que podrían implementarse para mejorar la situación.

Este estudio también se considera un caso contextualizado, ya que se centra en un contexto urbano específico, como lo es Guayaquil, que enfrenta desafíos particulares en cuanto a la movilidad urbana y la inclusión de personas con discapacidad. La investigación se limita a estudiar un aspecto específico del problema, es decir, el respeto hacia los espacios reservados para personas con discapacidad, dejando de lado otros factores relacionados con la infraestructura o el transporte público (Holguin, 2024). Este enfoque permitirá obtener resultados más enfocados y prácticos para la ciudad en cuestión, con el objetivo de ofrecer soluciones efectivas a un problema real y vigente.

### **1.8 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio**

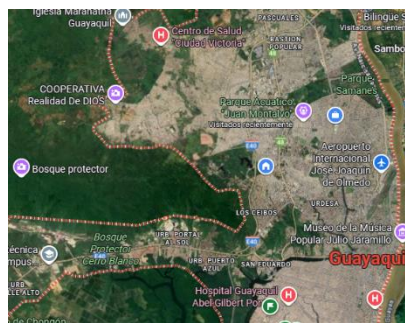
La gestión del tránsito en Guayaquil ha evolucionado de manera significativa desde mediados del siglo XX, debido al crecimiento acelerado de la población y al incremento del parque automotor. A medida que la ciudad se expandía, surgieron desafíos relacionados con la movilidad, lo que obligó a las autoridades locales a implementar medidas para regular el tráfico. Inicialmente, la Policía Nacional de Ecuador fue la encargada de gestionar el tránsito, pero debido a la creciente demanda y complejidad, no se contaba con una planificación integral que tuviera en cuenta la accesibilidad y las necesidades de los ciudadanos con discapacidad. En esos años, los espacios reservados para personas con discapacidad eran casi inexistentes y la conciencia social sobre este tema era muy limitada.

Con la creación de la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM) en 2013, Guayaquil dio un paso importante hacia la modernización de su sistema de gestión vial. La ATM asumió la responsabilidad de la regulación del tránsito, el transporte público y la seguridad vial. A partir de este momento, se implementaron diversas campañas de sensibilización y cambios en la infraestructura vial, incluyendo la creación de espacios reservados para personas con discapacidad, aunque aún son insuficientes y no siempre respetados. A pesar de estos avances, las políticas de educación vial dirigidas específicamente a sensibilizar a los conductores y peatones sobre la importancia de respetar estos espacios han sido limitadas, lo que ha mantenido la problemática vigente.

En los últimos años, la ciudad ha experimentado un aumento en la presencia de iniciativas para mejorar la accesibilidad y la inclusión social, como la implementación de más rampas y estacionamientos para personas con discapacidad. Sin embargo, persiste un déficit en la formación continua de la ciudadanía sobre el respeto a estos espacios, lo que refleja una brecha entre la normativa y la práctica diaria (Macias, 2023). Las campañas de educación vial no han sido lo suficientemente efectivas para cambiar las conductas de los conductores y peatones, lo que ha resultado en una ocupación indebida de los espacios destinados a personas con discapacidad. Estos antecedentes históricos muestran que, aunque ha habido esfuerzos para mejorar la infraestructura y la sensibilización, aún falta una estrategia integral y sostenida que logre generar un cambio cultural en cuanto al respeto de los derechos de las personas con discapacidad en Guayaquil.

## 1.9 Ubicación

La ciudad de Guayaquil se localiza en la región litoral del Ecuador, en la provincia del Guayas, de la cual es su capital. Se encuentra en la zona suroeste del país, a orillas del río Guayas, lo que la convierte en un punto estratégico de conexión comercial, industrial y de transporte. Su localización geográfica, cercana al océano Pacífico, le otorga gran importancia económica y social, siendo reconocida como la urbe más poblada del Ecuador.



*Figura 1 Ubicación de proyecto*

## 1.10 Limitaciones

Una de las principales limitaciones de esta investigación radica en la dificultad para acceder a información actualizada y detallada sobre las políticas y programas de capacitación implementados por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM) de Guayaquil. Aunque existen informes públicos sobre estadísticas de siniestralidad y datos del parque automotor, los informes relativos a la formación de agentes de tránsito o a las

campañas educativas son menos accesibles. Esto puede restringir el análisis de la efectividad de las iniciativas de sensibilización y formación que se han llevado a cabo hasta la fecha.

Otra limitación importante está relacionada con la disponibilidad de los actores clave para la recolección de datos. Los conductores y peatones, aunque son el objetivo principal de la investigación, tienen horarios y rutinas que dificultan su participación en encuestas o entrevistas. Además, los agentes de tránsito, quienes podrían ofrecer información valiosa sobre las estrategias educativas y la percepción de las normas, están sujetos a horarios laborales estrictos que dificultan su disponibilidad. Esto podría afectar la cantidad y calidad de los datos recolectados, limitando la capacidad para generalizar los resultados.

El estudio se encuentra delimitado temporalmente al año 2024, lo que implica que los resultados solo reflejarán la situación de este periodo específico en Guayaquil. Esto limita la posibilidad de realizar comparaciones longitudinales con años anteriores o posteriores. Además, factores externos como cambios en las normativas o nuevas campañas educativas podrían influir en los resultados a medida que se desarrollen. Por lo tanto, la investigación podría no capturar los efectos de intervenciones o cambios en el contexto que ocurran después de este período.

### **1.11 Justificación**

La investigación sobre el respeto de los espacios de movilidad destinados a personas con discapacidad en Guayaquil es de gran relevancia social, ya que busca abordar una problemática que afecta directamente a un sector vulnerable de la población. La ocupación indebida de estos espacios no solo limita la autonomía y la movilidad de las personas con discapacidad, sino que también refleja una falta de conciencia y respeto hacia sus derechos (González, 2023). A través de esta investigación, se pretende sensibilizar a la ciudadanía y fomentar una cultura de inclusión, donde se reconozca la importancia de garantizar la accesibilidad y la igualdad de oportunidades para todas las personas, independientemente de su condición física.

Desde un punto de vista económico y productivo, el respeto a los espacios reservados para personas con discapacidad también tiene implicaciones positivas. La congestión vehicular derivada de la ocupación ilegal de estos espacios no solo afecta la

calidad de vida de los afectados, sino que también genera pérdidas en términos de tiempo y productividad, especialmente en un entorno urbano tan dinámico como Guayaquil. Si se mejora el respeto hacia estos espacios, se contribuiría a una mayor fluidez del tráfico y a una mejor distribución de los recursos en la ciudad, lo que tendría un impacto favorable en la movilidad urbana y la economía local.

Esta investigación también es justificable desde el ámbito académico, ya que aporta un análisis profundo sobre la relación entre la educación vial y el respeto por los espacios de movilidad de personas con discapacidad, un tema poco explorado en el contexto de Guayaquil (Parra, 2023). Al centrarse en estrategias de sensibilización y educación, el estudio ofrece un enfoque práctico que puede ser replicado en otras ciudades del país, contribuyendo a una mayor comprensión sobre cómo los programas de formación pueden transformar actitudes y comportamientos en la sociedad. Además, los resultados de este trabajo servirán de base para futuras investigaciones relacionadas con la movilidad urbana y la inclusión.

Esta investigación es pertinente para la formulación de políticas públicas más eficaces en Guayaquil. Los resultados obtenidos pueden proporcionar a las autoridades locales y a la Agencia de Tránsito y Movilidad información valiosa sobre la efectividad de las estrategias actuales de educación vial, y permitir la implementación de propuestas concretas que mejoren el respeto por los espacios reservados para personas con discapacidad. Al contribuir a la creación de una ciudad más accesible y equitativa, esta investigación tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, creando un entorno urbano más inclusivo y respetuoso con las necesidades de las personas con discapacidad

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO REFERENCIAL

#### 2.1. Antecedentes de estudio

Se puede indicar el trabajo investigativo de Taípe (2024), el estudio sobre la seguridad vial en Santo Domingo, Ecuador, aborda múltiples problemas presentes en la ciudad, como congestiones frecuentes, deficiencias en la infraestructura vial y una preocupante falta de educación vial en niños y jóvenes de las instituciones educativas. El objetivo principal fue desarrollar un plan de seguridad vial específicamente diseñado para las zonas educativas del casco urbano, con la intención de reducir la tasa diaria de siniestros en escuelas y colegios mediante campañas de concientización que promuevan el cumplimiento de las normativas de tránsito entre usuarios y peatones.

La investigación utilizó una metodología mixta: un enfoque cualitativo basado en fichas de observación que evidenciaron la ausencia o deficiencia de señalización horizontal y vertical alrededor de 24 unidades educativas; y un enfoque cuantitativo mediante encuestas aplicadas a estudiantes y personal de estas instituciones. Los resultados resaltaron que los principales accidentes se deben a la imprudencia tanto de conductores como de peatones, quienes no respetan los límites de velocidad, agravado por la falta de señalización adecuada en el cantón. Como conclusión, el estudio recomienda que la Empresa Municipal de Transporte y Tránsito de Santo Domingo implemente un plan integral de seguridad vial en las zonas educativas, buscando reducir los siniestros viales y asegurar el cumplimiento de las normativas, apoyando así las iniciativas planteadas en la investigación

El trabajo de Manzano (2025), la movilidad urbana en Guayaquil, Ecuador, es un factor clave para el desarrollo sostenible, influyendo directamente en la cohesión social, la equidad territorial y la calidad de vida de la población. El sistema de transporte público, principalmente el BRT Metrovía y los buses urbanos, ha sido evaluado en aspectos de accesibilidad, eficiencia, tarifas y percepción de los usuarios, mostrando un impacto significativo en la equidad territorial. Sin embargo, persisten desafíos relacionados con la cobertura del transporte, integración modal y calidad del servicio, limitando su capacidad para mejorar la equidad y la calidad de vida.

El vínculo entre movilidad urbana y dimensiones sociales revela que una movilidad inclusiva y eficiente puede promover la cohesión social y reducir desigualdades al facilitar el acceso a oportunidades. Se destacan vacíos en las políticas públicas locales y se proponen estrategias para mejorar la planificación participativa, la expansión de la red hacia zonas periféricas desatendidas, integración tarifaria, subsidios focalizados y la promoción de modos sostenibles para un transporte urbano más justo y cohesivo. Experiencias de ciudades latinoamericanas como Bogotá, Medellín y Curitiba brindan lecciones valiosas para Guayaquil en esa dirección.

De acuerdo con Romero (2024), en Guayaquil, la movilidad urbana se relaciona con el desarrollo sostenible, la cohesión social, la equidad territorial y la calidad de vida. El sistema de transporte público, como el BRT Metrovía, mejora el acceso, pero enfrenta desafíos en cobertura y equidad. Se propone fortalecer políticas públicas con planificación participativa, expansión de la red, integración tarifaria y promoción de modos sostenibles, siguiendo experiencias exitosas en otras ciudades latinoamericanas. Esto apunta a una movilidad urbana más justa y cohesionada que reduzca desigualdades. En Riobamba se destaca la innovación en movilidad inclusiva a través del diseño de un manual ciclovial para personas con discapacidad, fundamentado en la normativa técnica ecuatoriana INEN 2239:2000. Esta iniciativa municipal busca garantizar el derecho al uso de vías para todos, priorizando la accesibilidad y seguridad de personas con discapacidad mediante proyectos cicloviales planificados y normativos que promuevan un transporte sostenible e inclusivo. La investigación aporta un instrumento social para decisiones municipales orientadas a la inclusión

## **2.2. Bases teóricas y sustento del caso de estudio**

### **2.2.1. Educación para la seguridad vial y movilidad sostenible**

La educación vial inclusiva es un componente esencial para garantizar que las personas con discapacidad puedan desplazarse de forma segura y autónoma en el entorno urbano. Esta estrategia educativa debe adaptarse a la diversidad funcional de los usuarios, incluyendo aquellos con movilidad reducida, discapacidades visuales o auditivas, para proporcionar el conocimiento y las habilidades necesarias que permitan un tránsito seguro (Alvarez, 2022). La inclusión se extiende también a la infraestructura, donde rampas accesibles, señalización táctil y auditiva y espacios designados contribuyen a un entorno vial más seguro y equitativo para todos.

Para mejorar el respeto a los espacios de movilidad de las personas con discapacidad, la educación vial debe ir acompañada de campañas de concientización dirigidas a peatones, conductores y usuarios del transporte público. Estas campañas fomentan valores de respeto, empatía y responsabilidad hacia la accesibilidad, sensibilizando a la comunidad sobre la importancia de respetar los espacios reservados para personas con movilidad reducida. De este modo, se promueve una cultura vial que sostiene los derechos y necesidades específicas de este colectivo.

El marco normativo juega un papel fundamental en el diseño de estas estrategias. En Ecuador, la normativa técnica INEN 2239:2000 establece parámetros para la planificación e implementación de espacios ciclovialarios y viales inclusivos, asegurando que se consideren las necesidades particulares de las personas con discapacidad. El respeto y difusión de estas normativas a través de la educación vial son indispensables para implementar cambios efectivos en la movilidad urbana y proteger a los usuarios más vulnerables (Yepes, 2024).

Adicionalmente, la gestión municipal y la participación comunitaria son claves para el éxito de las estrategias de educación vial. La coordinación entre instituciones educativas, gobiernos locales, organizaciones de discapacidad y organismos de tránsito permite articular campañas, programas formativos y ajustes en la infraestructura vial. Esta colaboración es vital para garantizar que las acciones sean contextualizadas y respondan efectivamente a las necesidades de las personas con discapacidad en Guayaquil durante el año 2024.

Es indispensable que las intervenciones educativas incluyan metodologías multisensoriales y personalizadas que faciliten el aprendizaje y la práctica en situaciones reales de tránsito (Vergara, 2021). El refuerzo de la confianza y autonomía en las personas con discapacidad a través de instrucción práctica y apoyo individualizado contribuye a su seguridad y participación plena en la movilidad urbana. Estas estrategias integrales representan un paso decisivo hacia una ciudad más justa, inclusiva y segura para todos sus habitantes.

### **2.2.2 Normativas técnicas y legales de accesibilidad**

La norma técnica ecuatoriana NTE INEN 2239:2000 es fundamental para establecer los lineamientos que garantizan la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Esta norma define los requisitos y características que deben cumplir las señales ubicadas en edificaciones públicas y espacios urbanos, con el fin de proporcionar información, asistencia y orientación adecuadas para todos los usuarios. Su aplicación es clave para asegurar una movilidad segura, autónoma e inclusiva en entornos urbanos y edificaciones (Vargas, 2022).

Uno de los aspectos centrales de la NTE INEN 2239 es la sistematización de los elementos de señalización, que incluye tanto señales visuales como táctiles y auditivas para facilitar la percepción y comprensión de los mensajes por parte de personas con discapacidad visual, auditiva o motriz. Además, esta norma regula la disposición y dimensiones de las señales para garantizar su visibilidad y accesibilidad desde diferentes distancias y alturas, contribuyendo a la creación de rutas accesibles y seguras.

La señalización establecida en esta norma incluye símbolos universalmente reconocidos como el de accesibilidad para personas en silla de ruedas, que deben estar presentes en los accesos y espacios habilitados para garantizar la identificación clara de áreas y servicios accesibles (Barragán, 2025). También regula la ubicación de señales táctiles para ayudar a personas con discapacidad visual a desplazarse de manera segura, así como la comunicación visual clara para todos los usuarios del espacio público.

Esta normativa técnica es la base legal y técnica para diseñar y evaluar infraestructuras viales inclusivas y proyectos de movilidad como ciclovías y zonas peatonales accesibles. Su cumplimiento es indispensable para que las estrategias de educación vial eficaz se apoyen en un entorno físico adecuado que promueva el respeto y protección de los espacios destinados a personas con discapacidad, fomentando una cultura de equidad y derechos en la movilidad urbana. La aplicación de la NTE INEN 2239 es también un requisito para las autoridades municipales y organismos de tránsito, que deben asegurar su implementación en proyectos urbanos y campañas educativas. Esto garantiza que los espacios sean no solo accesibles en el plano físico, sino también visibles y respetados socialmente, contribuyendo a una ciudad más inclusiva y segura para todos sus habitantes.

### **2.2.3. Inclusión social y equidad en movilidad urbana**

La inclusión social en movilidad urbana implica asegurar que todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad, tengan acceso equitativo y seguro a los servicios de transporte y espacios públicos (Betancourt, 2025). En Ecuador, se ha avanzado con proyectos como el Metro de Quito, que integra accesibilidad universal y prioriza a grupos vulnerables como personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas. Estas iniciativas contribuyen a reducir barreras físicas y sociales, promoviendo la cohesión social y facilitando el acceso a oportunidades económicas, educativas y culturales.

La equidad en la movilidad urbana se vincula estrechamente con la eliminación de las barreras actitudinales, arquitectónicas y normativas que limitan la participación plena de las personas con discapacidad. Las estrategias de sensibilización dirigidas a conductores, autoridades y usuarios del transporte público buscan fomentar el respeto a los espacios prioritarios y la autonomía de estos usuarios. Además, se trabaja en planes municipales que incluyen capacitaciones y campañas educomunicacionales para promover valores de empatía, solidaridad y responsabilidad social.

A nivel institucional, organizaciones como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS) y entidades locales coordinan esfuerzos para diseñar políticas públicas inclusivas. Estas incluyen la adecuación de infraestructuras, implementación de sistemas accesibles de transporte y reformas legales que garanticen tarifas preferenciales y atención prioritaria. La cooperación interinstitucional es fundamental para superar retos y consolidar un sistema de movilidad justo y sostenible (Torres, 2022).

El respeto y la seguridad en el espacio público para personas con discapacidad también se fortalecen mediante la capacitación constante a funcionarios, conductores y autoridades de tránsito. Estas capacitaciones están orientadas a mejorar la atención, reducir la discriminación y aumentar la eficacia en la implementación de normativas accesibles. La participación de la sociedad civil y organizaciones de discapacidad es clave para identificar necesidades y validar las acciones adoptadas.

La inclusión social en movilidad urbana no solo responde a una obligación legal, sino que representa un compromiso moral con la dignidad y calidad de vida de las personas con discapacidad. Mejorar el acceso a sistemas de transporte y a la ciudad en general, implica transformar actitudes y prácticas sociales que benefician a toda la

comunidad, construyendo ciudades más equitativas, cohesionadas y sostenibles en Ecuador.

#### **2.2.4 Participación comunitaria y gestión municipal**

Las políticas públicas en Ecuador para la inclusión de personas con discapacidad se enmarcan en un compromiso estatal orientado a garantizar igualdad de oportunidades, accesibilidad universal y eliminación de barreras en todos los ámbitos sociales y urbanos. A través de la Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva de Discapacidades (Setedis) y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) municipales, se promueven medidas que van desde la normatividad hasta la implementación de proyectos y servicios inclusivos en transporte, infraestructura y educación (Delgado, 2021).

La Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades 2021-2025 es el instrumento clave que orienta la formulación e implementación de políticas públicas en Ecuador. Elaborada con participación ciudadana y técnica, esta agenda establece 12 ejes de trabajo con propuestas que contemplan la eliminación de barreras físicas y sociales, promoción de la accesibilidad universal y aseguramiento de derechos fundamentales como salud, educación, trabajo y movilidad. Se destaca la articulación interinstitucional para el seguimiento y evaluación de estas políticas.

Una parte esencial de estas políticas públicas es la normativa que regula la accesibilidad en el ámbito físico y de movilidad (Bobadilla, 2025). La norma INEN 2239:2000, junto con sus actualizaciones, establece los estándares técnicos para garantizar que espacios públicos, vías, transportes y edificaciones sean accesibles para personas con discapacidad. La implementación efectiva de estas normativas permite que las estrategias de educación vial sean más efectivas al complementarse con un entorno físico adecuado y normativas que promueven respeto y protección.

El Estado también impulsa programas de sensibilización y capacitación dirigidos a funcionarios públicos, operadores de transporte y ciudadanía general, para fortalecer una cultura inclusiva que respete los derechos y espacios destinados a las personas con discapacidad. Estas acciones buscan no solo el cumplimiento de normativas, sino una transformación de actitudes sociales que propicie una convivencia segura, equitativa y respetuosa en la movilidad urbana.

La integración de políticas públicas inclusivas para la discapacidad forma parte de la visión de desarrollo sostenible de Ecuador, alineada con la Agenda 2030. Asegurar el acceso y respeto por la movilidad de las personas con discapacidad en ciudades como Guayaquil es fundamental para construir sociedades más justas y cohesionadas. Esto requiere un trabajo conjunto entre gobiernos, sociedad civil y sectores privados para materializar las normativas y estrategias educativas en acciones concretas y sostenibles (Chambillo, 2021).

### **2.3. Glosario de términos**

#### 1. Accesibilidad

Condiciones y medidas que permiten el acceso seguro, autónomo y equitativo de las personas con discapacidad a edificios, espacios públicos, transporte e información.

#### 2. Ajustes razonables

Modificaciones necesarias y proporcionadas para compensar una deficiencia de una persona con discapacidad que faciliten su participación igualitaria.

#### 3. Capacidad jurídica

Derecho que faculta a las personas con discapacidad para ejercer derechos y obligaciones en igualdad de condiciones.

#### 4. Discapacidad

Limitaciones físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con barreras, obstaculizan la participación plena en la sociedad.

#### 5. Espacios designados

Áreas reservadas y adaptadas para el uso prioritario de personas con discapacidad, garantizando comodidad y seguridad.

#### 6. Inclusión social

Proceso que asegura la igualdad de oportunidades y participación plena en la sociedad para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad.

#### 7. Movilidad urbana

Movimiento eficiente y seguro de personas en espacios urbanos, considerando accesibilidad y la inclusión de grupos vulnerables.

8. Normativa técnica INEN 2239:2000

Norma ecuatoriana que establece los requisitos para garantizar la accesibilidad y señalización adecuada en espacios físicos para personas con discapacidad.

9. Señalización accesible

Sistema de señales visuales, táctiles y auditivas diseñadas para facilitar la orientación y seguridad de personas con diferentes tipos de discapacidad.

10. Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs)

Entidades administrativas locales en Ecuador encargadas de implementar políticas públicas inclusivas y gestionar espacios accesibles en sus jurisdicciones

## **2.4. Marco legal**

### **Normas ecuatorianas vial NEVI**

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha desarrollado un plan estratégico para el mejoramiento y la excelencia en la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos viales, basado en la aplicabilidad de las normativas internacionales y en las experiencias tecnológicas del Ecuador. Para el efecto, se generó la Norma Ecuatoriana Vial NEVI-12, cuyo objetivo es la revisión, actualización y complementación de normas y especificaciones técnicas del sector de infraestructura del transporte, para garantizar la seguridad de los usuarios y el desarrollo nacional.

La Norma Ecuatoriana Vial, NEVI-12 constituye una directriz técnica para el desarrollo de la infraestructura vial y del transporte en el Ecuador, bajo los principios de equidad o trato nacional, equivalencia, participación, excelencia, información, sostenibilidad ambiental y competitividad sistemática.

El procedimiento establece las políticas, criterios y metodologías que deben cumplirse en cada uno de los proyectos viales para factibilizar los estudios de planificación, diseño y evaluación de las arterias viales, así como asegurar la calidad y

durabilidad de las carreteras y puentes, mitigar el impacto ambiental y optimizar el mantenimiento del tráfico en las fases de contratación, construcción y puesta en servicio.

Con este nuevo marco regulatorio se logrará armonizar el ordenamiento jurídico con los convenios internacionales, estableciendo los parámetros y procedimientos para la elaboración y aplicación de normas, reglamentos técnicos y los procedimientos de evaluación de conformidad que garanticen un Nuevo Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de transporte con estándares internacionales de calidad, generando la revisión, actualización y complementación de las normas y especificaciones técnicas del sector transporte vial del MTOP.

El NEVI-12 facilitará la renovación del conocimiento ingenieril, mejorando, ampliando, sustituyendo y actualizando las disposiciones en esta normativa que se desarrollaron en forma consistente con las prácticas y principios internacionales

### **Plan estratégico movilidad (PEM)**

Con 14,4 millones de habitantes y una orografía compleja protagonizada por las cordilleras de los Andes, Ecuador afronta el reto de aprovechar mejor sus múltiples riquezas naturales para lograr su despegue económico. Consciente de la situación previa de sus infraestructuras, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador promueve la modernización de toda su red de transportes para el periodo 2013-2037. Ineco ha elaborado el Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transportes (PEM), que abarca todo el territorio y todos los modos de transporte, cuyo fin es el desarrollo equilibrado y eficiente del sistema de transportes.

El Plan está configurado como una guía de desarrollo del sistema de transportes hasta 2037, fecha para la que los expertos de Ineco han analizado las necesidades globales en infraestructuras, su coste y los plazos de su implantación. Con ello, Ecuador avanza hacia un sistema de transportes integral, conectado, completo y multimodal, que sea flexible y acompañe al desarrollo económico.

### **Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial**

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de

dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial

Art. 30.2.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su

propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## CAPÍTULO III

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1. Nivel de investigación

La investigación adoptará un diseño de nivel descriptivo, focalizándose en conocer y analizar las percepciones, actitudes y comportamientos relacionados con el respeto a los espacios de movilidad para personas con discapacidad en Guayaquil durante 2024. Al ser descriptiva, la investigación buscará caracterizar las opiniones y experiencias de los participantes sin intervenir directamente en el fenómeno investigado. Este enfoque permite obtener información relevante para la elaboración de estrategias educativas basadas en datos reales y actuales del contexto local.

Para la recolección de datos, se utilizarán exclusivamente encuestas estructuradas dirigidas a una muestra representativa de diferentes actores sociales, como personas con discapacidad, conductores, peatones y autoridades locales. Las encuestas incluirán preguntas cerradas y abiertas, diseñadas para captar tanto información cuantitativa como cualitativa respecto a la percepción y respeto de los espacios de movilidad accesibles. Esta técnica es ideal para obtener datos directos de la población objetivo y facilitar el análisis estadístico y temático de los resultados.

La elección de sólo encuestas responde a la necesidad de contar con información estandarizada, comparable y eficiente en términos de tiempo y recursos, que permita evaluar de manera objetiva el nivel de conocimiento y actitud sobre la accesibilidad vial inclusiva. El análisis de las encuestas será fundamental para identificar necesidades, brechas y oportunidades en la educación vial, constituyendo una base sólida para el diseño de intervenciones que promuevan el respeto y la inclusión de personas con discapacidad en el entorno urbano.

#### 3.2. Diseño de Investigación

El diseño de investigación propuesto es de tipo descriptivo, enfocado en observar y describir el fenómeno del respeto a los espacios de movilidad para personas con

discapacidad en el entorno urbano de Guayaquil. Este diseño permite conocer la realidad tal como es, sin intervenir en las variables, facilitando la obtención de información sobre percepciones, actitudes y comportamientos de la población respecto a la accesibilidad vial. La finalidad es caracterizar situaciones y contextos específicos para fundamentar estrategias educativas más efectivas.

Se utilizará un diseño transversal, donde se aplicarán encuestas en un solo momento temporal, lo que permite captar una instantánea precisa de la situación actual. Este enfoque es práctico, ágil y adecuado para estudios con recursos y tiempo limitados, además permite comparar respuestas de diferentes grupos sociales dentro de la población objetivo, como personas con discapacidad, conductores y peatones. Los datos recolectados serán analizados de forma cuantitativa y cualitativa para obtener un panorama integral del fenómeno estudiado.

Este diseño metodológico contribuye a proveer evidencia científica sobre el respeto a los espacios inclusivos, que podrá ser utilizada para orientar políticas públicas, planes de educación vial y campañas de sensibilización. Además, por ser descriptivo y transversal, sirve como una base sólida para investigaciones futuras que puedan explorar relaciones causales o impactos de intervenciones específicas, garantizando la validez y relevancia de los hallazgos presentes.

### **3.3. Métodos de investigación**

La metodología de la investigación describe los procedimientos y técnicas que se emplearán para obtener y analizar la información necesaria para responder las preguntas de investigación. En este estudio, el enfoque será descriptivo, orientado a caracterizar las percepciones y actitudes sobre el respeto a los espacios de movilidad para personas con discapacidad en Guayaquil. Se realizará mediante encuestas que facilitarán la recolección de datos directos y representativos de la población objetivo.

El diseño de investigación será transversal, ya que la recolección de datos se efectuará en un solo momento temporal, permitiendo obtener una instantánea clara y precisa de la situación actual. La aplicación de encuestas permitirá analizar variables cuantitativas y cualitativas relacionadas con la educación vial y la accesibilidad. Este

diseño es efectivo para describir comportamientos y opiniones sin manipular el entorno o las variables.

El método elegido para recolectar la información será la encuesta estructurada, ideal para obtener datos estandarizados y comparables. Las encuestas serán diseñadas para incluir preguntas cerradas y abiertas, dirigidas a distintos actores como personas con discapacidad, conductores y peatones. Esto permitirá identificar niveles de conocimiento, actitudes y posibles brechas que serán fundamentales para diseñar estrategias educativas dirigidas a mejorar la convivencia vial inclusiva.

### **3.4. Enfoque**

El enfoque de investigación adoptado en este estudio es principalmente cuantitativo, ya que se busca medir y analizar variables relacionadas con el conocimiento, actitudes y comportamientos hacia el respeto de los espacios de movilidad para personas con discapacidad. Este enfoque permite obtener datos numéricos que facilitan la comparación y el análisis estadístico, aportando resultados objetivos y generalizables que pueden ser la base para diseñar estrategias educativas y políticas públicas.

Asimismo, el estudio utiliza un enfoque descriptivo, cuyo propósito es caracterizar y detallar las percepciones y prácticas actuales de los actores involucrados en el tránsito urbano de Guayaquil. Este enfoque permite identificar las circunstancias específicas que afectan el respeto por la movilidad inclusiva sin intervenir ni manipular las condiciones existentes, proporcionando una visión clara y precisa de la realidad que se quiere mejorar.

El enfoque también es transversal, puesto que la recolección de datos se realizará en un único momento temporal, ofreciendo una fotografía instantánea de la situación actual durante el año 2024. Esta característica facilita el análisis de variables en ese punto del tiempo, permitiendo conocer el estado actual y establecer bases para comparaciones futuras de evolución o impacto de intervenciones.

### **3.5. Herramientas de recolección**

Para la recolección de datos en esta investigación se utilizarán encuestas estructuradas, las cuales son una herramienta eficaz para obtener información cuantitativa que permita conocer las percepciones, actitudes y comportamientos de diferentes grupos

sociales respecto al respeto de los espacios de movilidad para personas con discapacidad. Las encuestas se diseñarán cuidadosamente para incluir preguntas cerradas y abiertas que faciliten un análisis integral de los resultados.

Además, las encuestas permitirán cubrir una muestra representativa de la población objetivo, incluyendo personas con discapacidad, conductores y peatones, lo que favorecerá la obtención de datos variados y completos. Este instrumento es ideal para alcanzar los objetivos del estudio, ya que proporciona datos comparables y estadísticamente analizables que apoyan la formulación de estrategias de educación vial y políticas inclusivas.

Se complementará la recolección con la observación directa en puntos estratégicos para contrastar información y validar algunas percepciones manifestadas en las encuestas. Esta combinación fortalecerá la calidad y confiabilidad de los datos, asegurando una base sólida para las conclusiones y recomendaciones del estudio.

### 3.6. Población / Muestra / Universo

**Población:** La población objeto de estudio está constituida por todos los habitantes de Guayaquil, Ecuador, quienes interactúan diariamente en el sistema vial urbano, incluyendo personas con discapacidad, conductores, peatones y autoridades de tránsito. Esta población representa el grupo total al cual se pretende aplicar los resultados del estudio sobre el respeto a los espacios de movilidad inclusivos.

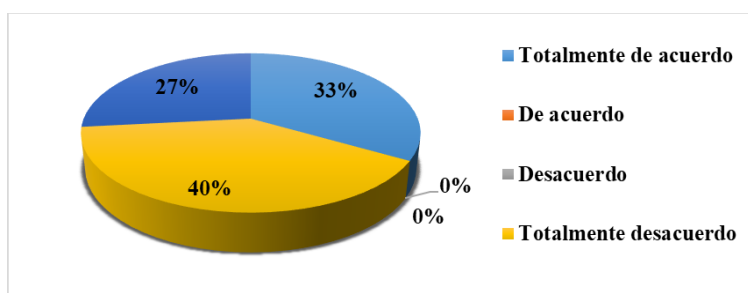
**Muestra:** La muestra estará compuesta por un subconjunto representativo de la población total, seleccionada mediante criterios que garantizan diversidad en edad, género y rol en el sistema vial, garantizando así la validez y confiabilidad de los datos. Se incluirán personas con discapacidad para conocer directamente sus experiencias, así como conductores y peatones para evaluar sus actitudes y comportamientos.

**Universo:** El universo de este estudio corresponde al conjunto completo de individuos que utilizan y transitan por los espacios públicos y vías urbanas de Guayaquil, específicamente aquellos que interactúan con las zonas, señalización y espacios destinados a personas con discapacidad. Este universo sirve de marco para definir la población y muestra que se investigará y analizará.

### 3.7. Análisis de los resultados

**1.- ¿Considera que los espacios designados para personas con discapacidad en Guayaquil son respetados por los conductores y peatones.?"**

<b>Características</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>
Totalmente de acuerdo	10	33%
De acuerdo	0	0%
Desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	12	40%
Ni acuerdo ni desacuerdo	8	27%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

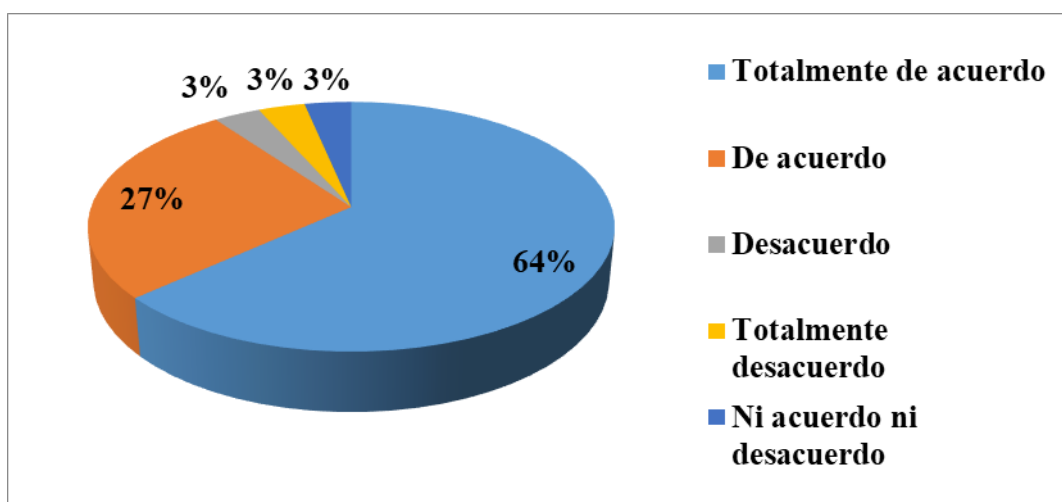
**Tabla 1 Respeto por los espacios designados para personas con discapacidad****Figura 2 Respeto por los espacios designados para personas con discapacidad****Análisis:**

De una muestra de 30 personas, 10 respondieron totalmente de acuerdo, indicando que una tercera parte percibe un respeto adecuado hacia estos espacios. Sin embargo, 12 participantes contestaron totalmente en desacuerdo, lo que representa el 40% y refleja una problemática significativa en la convivencia vial inclusiva. Los 8 restantes se mostraron indiferentes, sugiriendo falta de conciencia o experiencia directa. Este resultado destaca la necesidad de campañas educativas y normativas más estrictas para fomentar el respeto hacia la movilidad inclusiva.

**2.- ¿ Los conductores en Guayaquil respetan consistentemente los espacios y señalizaciones destinados a personas con discapacidad?**

Características	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Totalmente de acuerdo	19	64%
De acuerdo	8	27%
Desacuerdo	1	3%
Totalmente desacuerdo	1	3%
Ni acuerdo ni desacuerdo	1	3%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Tabla 2 Respeto por parte de los conductores de Guayaquil**



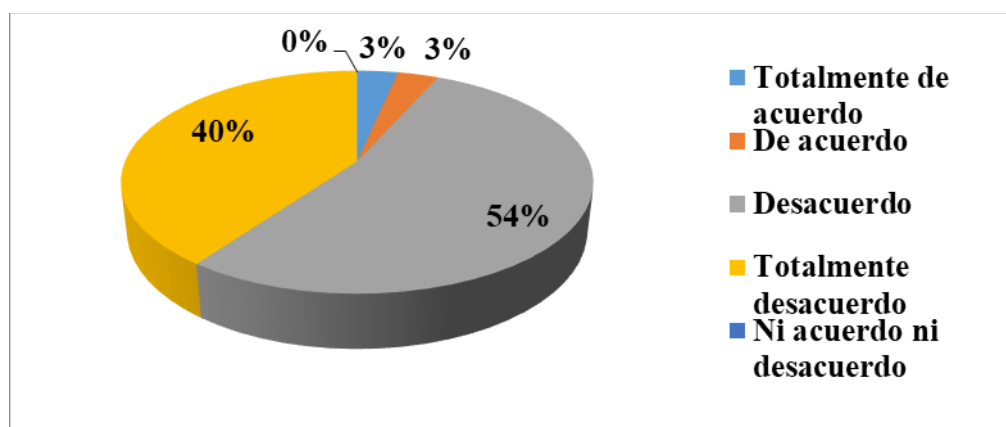
**Figura 3 Respeto por parte de los conductores de Guayaquil**

**Análisis:**

De la muestra total de 30 personas, el 64% (19 personas) respondieron totalmente de acuerdo, mostrando una percepción mayoritaria positiva sobre el respeto vial hacia personas con discapacidad. Otro 27% (8 personas) están de acuerdo, sumando un 91% que perciben respeto hacia estos espacios. Sólo un 3% mostró desacuerdo y otro 3% totalmente en desacuerdo, reflejando que aunque la mayoría ve un trato respetuoso, existe un pequeño porcentaje que experimenta o percibe carencias en este respeto. Un 3% adicional fue indiferente, indicando neutralidad o falta de opinión. En conjunto, los datos sugieren avances positivos pero también áreas donde es necesario fomentar una cultura vial más inclusiva y respetuosa.

**3.- ¿Considera que en Guayaquil hay un respeto efectivo por parte de peatones hacia los espacios y señalizaciones destinadas a personas con discapacidad?**

Características	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Totalmente de acuerdo	1	3%
De acuerdo	1	3%
Desacuerdo	16	53%
Totalmente desacuerdo	12	40%
Ni acuerdo ni desacuerdo	0	0%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

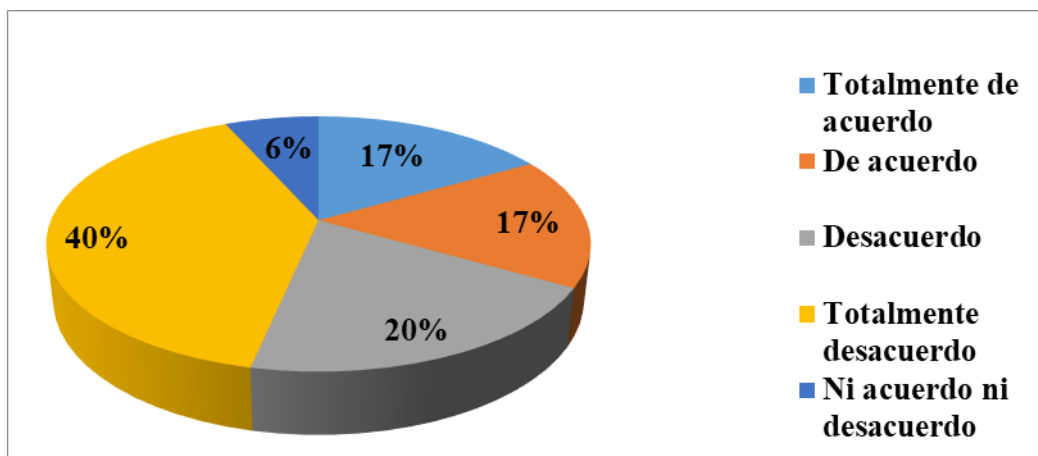
**Tabla 3 Respeto de los peatones****Figura 4 Respeto de los peatones****Análisis:**

De la muestra de 30 personas encuestadas, solo 1 (3%) se manifestó totalmente de acuerdo, y otro 1 (3%) de acuerdo, sumando solo el 6% que percibe respeto efectivo por parte de los peatones hacia estos espacios. Por otro lado, 16 personas (53%) expresaron desacuerdo y 12 más (40%) totalmente en desacuerdo, evidenciando que la mayoría percibe un respeto insuficiente o nulo entre peatones, lo cual pone en evidencia importantes barreras actitudinales y sociales. Este resultado resalta la necesidad urgente de promover campañas de sensibilización y acciones para fortalecer una cultura vial inclusiva que proteja dichos espacios.

**4.- ¿Las barreras arquitectónicas, como rampas inadecuadas y obstáculos en las aceras, dificultan la movilidad de las personas con discapacidad en Guayaquil?**

Características	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Totalmente de acuerdo	5	17%
De acuerdo	5	17%
Desacuerdo	6	20%
Totalmente desacuerdo	12	40%
Ni acuerdo ni desacuerdo	2	7%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Tabla 4 Dificultad de la movilidad de las personas con discapacidad**



**Figura 5 Dificultad de la movilidad de las personas con discapacidad**

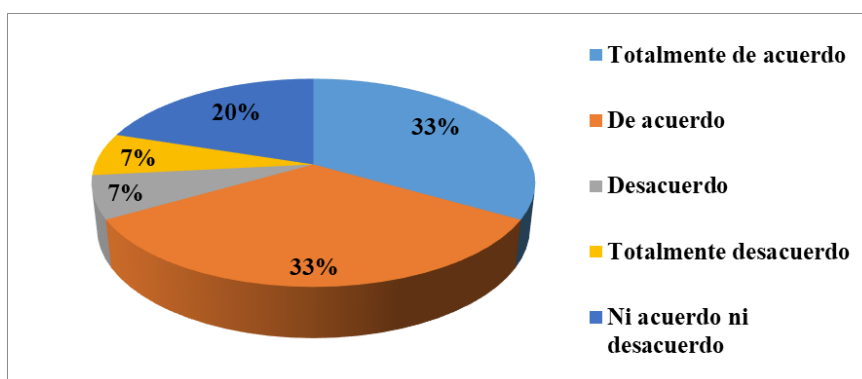
**Análisis:**

De la muestra de 30 personas, el 17% (5 personas) manifestó estar totalmente de acuerdo y otro 17% (5 personas) de acuerdo, sumando un 34% que reconoce la existencia de barreras arquitectónicas que afectan la movilidad. El 20% (6 personas) mostró desacuerdo y un 40% (12 personas) totalmente en desacuerdo, mientras que el 7% (2 personas) fue indiferente. Aunque hay una proporción significativa que no percibe el problema con la misma gravedad, los resultados indican que un tercio de la población encuestada sí reconoce obstáculos urbanos que limitan el tránsito inclusivo, lo que enfatiza la necesidad de mejorar la infraestructura para garantizar accesibilidad universal en Guayaquil.

**5.- ¿La infraestructura urbana en Guayaquil, como rampas, semáforos y aceras, está adecuadamente diseñada para facilitar la movilidad de personas con discapacidad?**

Características	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Totalmente de acuerdo	10	33%
De acuerdo	10	33%
Desacuerdo	2	7%
Totalmente desacuerdo	2	7%
Ni acuerdo ni desacuerdo	6	20%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Tabla 5 Falta de infraestructura adecuada**



**Figura 6 Falta de infraestructura adecuada**

**Análisis:**

Del total de 30 encuestados, el 33% (10 personas) respondieron totalmente de acuerdo y otro 33% (10 personas) de acuerdo, sumando un 66% que valora positivamente la adecuación de la infraestructura para la movilidad inclusiva. Sin embargo, un 7% (2 personas) están en desacuerdo y otro 7% totalmente en desacuerdo, lo que indica percepciones diversas sobre la calidad y accesibilidad real de la infraestructura. Un 20% (6 personas) se mostró indiferente, atributo que puede reflejar desconocimiento o falta de experiencia directa. En general, aunque la mayoría reconoce avances en la infraestructura, persisten desafíos significativos para hacerla completamente accesible y funcional para personas con discapacidad en Guayaquil.

## CAPÍTULO IV

### 4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES

#### 4.1. Justificación de la alternativa principal

Las estrategias de educación vial dirigidas a sensibilizar a conductores y peatones sobre la importancia de respetar los espacios reservados para personas con discapacidad son fundamentales para promover una convivencia inclusiva y segura en el entorno urbano. La falta de respeto hacia estos espacios limita la autonomía y movilidad de una parte vulnerable de la población, generando exclusión y riesgos adicionales para su integridad. Por ello, educar desde la conciencia y el respeto es una inversión que beneficia a toda la sociedad.

La implementación de campañas educativas especializadas permite visibilizar las necesidades específicas de las personas con discapacidad, abordando tanto aspectos normativos como sociales y emocionales. Estrategias que combinen mensajes claros con ejemplos prácticos y testimonios reales generan empatía y comprensión, elementos esenciales para modificar actitudes y comportamientos arraigados. Esto es vital en ciudades como Guayaquil, donde la convivencia vial enfrenta retos significativos.

Las actividades de sensibilización deben ser diversas y adaptadas a distintos públicos, utilizando medios tradicionales y digitales para maximizar su alcance. Talleres, charlas, simposios y material audiovisual interactivo facilitan la difusión del mensaje. Además, la colaboración con organizaciones de discapacidad asegura que la voz de quienes viven esta realidad guíe las acciones y contenidos, aumentando su relevancia y aceptación.

Otra estrategia clave es la capacitación continua a funcionarios, agentes de tránsito y educadores, quienes son multiplicadores directos de las buenas prácticas viales. Su formación incluye no solo la normativa vigente, sino también técnicas de atención inclusiva y comunicación efectiva con personas con discapacidad. El fortalecimiento institucional es un pilar para garantizar la sostenibilidad de los cambios.

El uso de señalización accesible y mensajes en el espacio público complementa las estrategias educativas, recordando continuamente a conductores y peatones la importancia de respetar los espacios para personas con discapacidad. Señales visuales, táctiles y auditivas contribuyen a una comprensión más amplia y multisensorial, especialmente para personas con discapacidades sensoriales.

Es imprescindible también fomentar la participación comunitaria en la supervisión y promoción del respeto a estos espacios. El empoderamiento social genera redes de apoyo y vigilancia ciudadana que refuerzan la normatividad y los principios de convivencia. Involucrar a escuelas, empresas y organizaciones sociales potencia el impacto y el compromiso colectivo.

La propuesta se basa en evidencia de que la educación vial inclusiva tiene efectos positivos en la reducción de accidentes y mejora de la calidad de vida de personas con discapacidad. La sensibilización constante y adaptada garantiza que los mensajes perduren y se traduzcan en conductas responsables y respetuosas en las calles.

El respeto a los espacios para personas con discapacidad no es solo una cuestión legal, sino un acto de justicia social y respeto a los derechos humanos. Promover este valor a través de estrategias educativas efectivas contribuye a construir una sociedad más equitativa, solidaria y humana, consolidando ciudades inclusivas donde todas las personas puedan moverse con dignidad y seguridad.

### **Plan de estrategias de educación vial para la sensibilización sobre el respeto a los espacios reservados para personas con discapacidad**

- Diagnóstico Inicial

Se realizará un diagnóstico participativo mediante encuestas, entrevistas y grupos focales con personas con discapacidad, conductores, peatones y autoridades de tránsito en Guayaquil. El objetivo es identificar niveles actuales de conocimiento, actitudes y comportamientos respecto al respeto de los espacios reservados para personas con discapacidad, así como las barreras principales que existen.

- Diseño de la Campaña Educativa

Con base en los resultados del diagnóstico, se diseñará una campaña de sensibilización que incluya spot radiales, videos, material gráfico y mensajes digitales que aborden la importancia de respetar estos espacios, explicando consecuencias legales y sociales. La campaña utilizará testimonios de personas con discapacidad para generar empatía y conciencia.

- Capacitación a Agentes Multiplicadores

Se organizarán talleres y cursos para formar a agentes de tránsito, educadores, líderes comunitarios y comunicadores sociales en temas de normatividad vial, accesibilidad y trato respetuoso a personas con discapacidad. Esto permitirá que estos actores funcionen como multiplicadores de los mensajes en sus comunidades.

- Integración Curricular

Se promoverá la inclusión de contenidos de educación vial inclusiva en escuelas y colegios, con materiales adaptados para todas las edades y capacidades. Se priorizará el uso de recursos didácticos interactivos y prácticos para que los estudiantes internalicen valores de respeto e inclusión.

- Estrategias de Comunicación Continua

A lo largo del año, se mantendrá la difusión activa del mensaje a través de medios tradicionales (radio, televisión, prensa) y plataformas digitales (redes sociales, páginas web), incorporando técnicas visuales accesibles (pictogramas, textos en braille digital) para llegar a todos los públicos, especialmente a personas con discapacidad.

- Señalización Inclusiva y Accesible

Se colaborará con las autoridades locales para implementar y mejorar la señalización vial accesible, incluyendo elementos visuales, táctiles y auditivos en los espacios reservados para personas con discapacidad, reforzando el mensaje de respeto en el entorno urbano.

- Participación Comunitaria

Se fomentará la conformación de comités vecinales y grupos de voluntariado que apoyen la promoción y supervisión del respeto a los espacios reservados. Se realizarán jornadas comunitarias de sensibilización y actividades lúdicas para involucrar activamente a la población.

## 4.2. Presupuesto de la ejecución

### 1. Diagnóstico Inicial

- Diseño y aplicación de encuestas y entrevistas: \$800
  - Análisis de datos y elaboración de informes: \$600
  - Logística y apoyo técnico (transporte, materiales): \$400
- Total diagnóstico: \$1,800

### 2. Diseño de la Campaña Educativa

- Producción de spots radiales y videos cortos: \$1,200
  - Diseño e impresión de material gráfico (folletos, carteles): \$700
  - Difusión en medios locales y digitales: \$800
- Total campaña educativa: \$2,700

### 3. Capacitación a Agentes Multiplicadores

- Honorarios para capacitadores y expertos: \$1,000
  - Materiales didácticos para talleres: \$400
  - Alquiler de espacios y logística: \$600
- Total capacitación: \$2,000

### 4. Integración Curricular

- Diseño y producción de materiales escolares adaptados: \$900
  - Talleres para docentes y comunidad educativa: \$700
- Total integración curricular: \$1,600

### 5. Estrategias de Comunicación Continua

- Mantenimiento y actualización de plataformas digitales: \$500
- Producción periódica de contenido multimedia: \$700

- Publicidad en redes sociales y medios: \$800  
Total comunicación continua: \$2,000

#### 6. Señalización Inclusiva y Accesible

- Producción e instalación de señalización visual, táctil y auditiva: \$2,500
- Supervisión y mantenimiento inicial: \$500  
Total señalización: \$3,000

#### 7. Participación Comunitaria

- Organización de jornadas comunitarias y eventos: \$900
- Materiales para actividades lúdicas y educativas: \$600  
Total participación comunitaria: \$1,500

#### 8. Evaluación y Ajustes del Plan

- Diseño y aplicación de encuestas de seguimiento: \$700
- Análisis y elaboración de informes de impacto: \$600
- Reuniones para ajustes y planificación: \$400  
Total evaluación: \$1,700

### **4.3. Tabla presupuestaria del proyecto de investigación**

<b>Nº</b>	<b>Actividad</b>	<b>Detalle</b>	<b>Costo Estimado (USD)</b>
1	Diagnóstico Inicial	Diseño y aplicación de encuestas e informes	1,800
2	Diseño Campaña Educativa	Producción spots, material gráfico, difusión	2,700
3	Capacitación	Honorarios, materiales, logística	2,000
4	Integración Curricular	Materiales adaptados y talleres docentes	1,600
5	Comunicación Continua	Plataformas digitales, contenido y publicidad	2,000
6	Señalización Inclusiva	Producción, instalación y mantenimiento	3,000
7	Participación Comunitaria	Jornadas y materiales para actividades	1,500
8	Evaluación y Ajustes	Encuestas, análisis e informes	1,700
	Total General		16,800

#### 4.4. Cronograma de ejecución

<b>Semana</b>	<b>Actividad</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Responsable(s)</b>
1-2	Diagnóstico inicial (encuestas/grupos focales)	Recopilar información sobre percepciones y necesidades	Equipo de investigación
3-4	Análisis de datos y elaboración de informe	Identificar brechas y puntos clave para campaña	Analistas e investigadores

5-7	Diseño de campaña educativa y material gráfico	Crear spots, videos, folletos y plan de difusión	Comunicadores y diseñadores
8-9	Producción y aprobación de materiales	Validar y ajustar contenidos	Comité de revisión
10-13	Capacitación a agentes multiplicadores	Formar a educadores, agentes de tránsito, líderes	Expertos en capacitación
14-16	Lanzamiento de campaña en medios y plataformas	Difusión masiva y digital del mensaje	Equipo de comunicación
17-19	Implementación de señalización inclusiva	Instalación de señalización táctil, visual y auditiva	Autoridades municipales
20-22	Jornadas de participación comunitaria	Promover la vigilancia y respeto comunitario	Organizaciones sociales
23-24	Evaluación inicial del impacto	Aplicar encuestas de seguimiento y observación	Equipo evaluador
25-26	Ajustes al plan según resultados	Mejorar estrategias basadas en evaluación	Comité directivo
27-30	Comunicación continua y reforzamiento de mensajes	Mantener la sensibilización activa	Equipo de comunicació

#### **4.5. Conclusiones**

El nivel de conocimiento sobre las normativas que regulan los espacios reservados para personas con discapacidad entre conductores y peatones en Guayaquil es insuficiente. Esto se traduce en un bajo nivel de respeto y cumplimiento, evidenciado por la frecuente ocupación ilegal de estos espacios. La falta de información clara y la ausencia de campañas educativas efectivas contribuyen a esta situación, creando una necesidad urgente de implementar programas de sensibilización y formación que aumenten la conciencia ciudadana.

La ocupación ilegal de los espacios reservados responde a diversos factores, entre ellos la falta de vigilancia y sanciones efectivas, deficiencias en la señalización, desconocimiento de la normativa y actitudes de indiferencia o falta de empatía social. La infraestructura urbana a menudo presenta barreras que complican el uso adecuado de los espacios disponibles, y la ausencia de una supervisión constante fomenta la impunidad. Estos aspectos generan un ambiente propicio para la infracción y el desconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad.

Las consecuencias de la ocupación indebida son significativas para la movilidad y calidad de vida de las personas con discapacidad. Esta situación limita su autonomía y acceso a espacios públicos y servicios esenciales, incrementando su vulnerabilidad y exclusión social. Además, genera riesgos de seguridad al forzar rutas alternativas no adecuadas y dificulta la integración plena en la vida comunitaria. La violación sistemática de estos derechos requiere atención prioritaria en políticas públicas y acciones comunitarias.

Proponer estrategias de educación vial efectivas es fundamental para revertir estas problemáticas. La sensibilización a través de campañas educativas, capacitación a agentes multiplicadores y la participación comunitaria se plantean como mecanismos claves para fomentar el respeto y la inclusión. Asimismo, la mejora en señalización accesible y la promoción de una cultura vial empática pueden consolidar un cambio sostenible en las actitudes y conductas de conductores y peatones en Guayaquil.

#### **4.6. Recomendaciones**

Para mejorar el conocimiento sobre las normativas que regulan los espacios reservados para personas con discapacidad, se recomienda implementar campañas educativas masivas enfatizando los derechos y obligaciones de conductores y peatones. Estas campañas deben incluir material audiovisual y talleres participativos para llegar a diversos públicos y reforzar el aprendizaje, asegurando que la información sea clara y accesible.

Ante los factores que facilitan la ocupación ilegal de los espacios destinados a personas con discapacidad, se sugiere fortalecer la vigilancia mediante colaboración con autoridades de tránsito y comunidades. También es vital mejorar la señalización y asegurar que las sanciones por infracción sean efectivas y consistentes, así como promover campañas de sensibilización que fomenten la empatía social y el respeto por estos espacios.

Para mitigar las consecuencias negativas de la ocupación indebida, se recomienda desarrollar programas de apoyo que faciliten la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad, incluyendo mejoras en la infraestructura y servicios urbanos accesibles. Además, deben promoverse iniciativas comunitarias que visibilicen la importancia del respeto a estos espacios, generando una cultura de inclusión y solidaridad.

Finalmente, para que las estrategias de educación vial sean efectivas, es necesario diseñar programas multidisciplinarios que involucren a instituciones educativas, autoridades, organizaciones sociales y medios de comunicación. La formación continua, adaptada a diferentes perfiles y necesidades, reforzará el compromiso colectivo en favor de un entorno vial respetuoso e inclusivo para todos.

## Referencias Bibliográficas

- Alvarez, V. (2022). *Plan de negocio para la creación de una empresa capacitadora en primeros auxilios y seguridad vial, SEGURATI*. Obtenido de Un minuto: [https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/15167/4/UVD%20T.SST\\_AlvarezViviana-BuitragoYohan-ReyesJulieth\\_2022.pdf](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/15167/4/UVD%20T.SST_AlvarezViviana-BuitragoYohan-ReyesJulieth_2022.pdf)
- Barragán, G. (2025). *Gestión comercial de la empresa de Transporte de Carga Transpiedrahita SA de la ciudad de Guayaquil, periodo 2024*. Obtenido de Universidad Tecnica de Babahoyo: <https://dspace.utb.edu.ec/handle/49000/17800>
- Betancourt, C. (2025). *Vialidad, problemática en intersecciones viales de áreas urbanas: Causas y soluciones*. Rioja: Dianet.
- Bobadilla, D. (2025). *MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL*. Obtenido de Un minuto: <https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/7510d755-2604-49ee-9b48-4d68239a3b8f/content>
- Castro, J. (2021). *Dinámica del tráfico y gestión de flujos viales*. Mexico: Sintesis.
- Cepeda, D. (2021). Análisis de la seguridad vial de los peatones en la ciudad de Babahoyo, Ecuador, 2020. *Dialnet*, 12.
- Chambillo, J. (2021). *Metodologías para la evaluación de la seguridad vial de intersecciones urbanas en la ciudad de Ayacucho*. Perú: UNSCH.
- Delgado, J. (2021). *Educación vial, visión intergral, interdisciplinaria e interinstitucional*. Rioja: Dialnet .
- Durán, D. (2023). *Evaluación de la congestión vehicular en intersecciones viales y su incidencia en la movilidad urbana*. Guayaquil : Universidad de Guayaquil .
- Fernandez, R. (2024). *Soluciones sostenibles en la construcción de pavimentos: El uso de geomembranas en la protección y mejora de la infraestructura vial*. Rioja: Dialnet .
- García, J. (2021). *Análisis de la capacidad vial en zonas urbanas*. Madrid: Academica Española.
- González, K. (2023). *Guayaquil frente al desafío del transporte terrestre: análisis técnico y propuesta de solución*. Obtenido de Journal: [http://sapiensdiscoveries.com/index.php/sapiens\\_sciences/article/view/50](http://sapiensdiscoveries.com/index.php/sapiens_sciences/article/view/50)
- Hernández, E. (2021). Análisis del nivel de servicio en la intersección de las avenidas Manabí y América, Portoviejo, Ecuador. *Universidad Tecnica de Manabí* , 10.
- Holguin, N. (2024). *Calidad del servicio y su incidencia en la satisfacción del usuario en ventanilla universal de la empresa pública Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil*. Obtenido de Investigar MQR: <http://www.investigarmqr.com/ojs/index.php/mqr/article/view/1231>
- Macas, E. (2021). *Descentralización: análisis de la gestión pública de la seguridad vial de Guayaquil–Ecuador frente a la vulnerabilidad del ciclismo como obstáculo del*

*desarrollo*. Obtenido de Dialnet:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8383748>

Macias, J. (2023). *El desarrollo de estrategias para la reducción de siniestros de tránsito en el km48 vía guayaquil*. Obtenido de Publicarciencia:

[https://publicarciencia.itred.edu.ec/index.php/p\\_ciencia\\_v1/article/view/23](https://publicarciencia.itred.edu.ec/index.php/p_ciencia_v1/article/view/23)

Maldonado, T. (2024). *Gestión Financiera en las Cooperativas de Transporte Urbano en la Ciudad de Guayaquil*. Obtenido de Dialnet:

<http://204.199.82.243:8080/handle/123456789/2647>

Manzano, D. (2025). Movilidad urbana, cohesión social, equidad y calidad de vida en Guayaquil. *Dialnet* , 46.

Merchan, M. (2021). *Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública*. México: Scielo.

Mina, M. (2024). *Análisis estadístico de lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil*. Obtenido de Revista Científica:

<https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/mikarimin/article/view/3221>

Ortiz, R. (2022). *Análisis de los accidentes de tránsito en varios cantones del Ecuador*. Machala: UTM.

Oviedo, A. (2023). *Caracterización peatonal de un cruce no semaforizado en Bogotá mediante el análisis de variables que afectan el comportamiento y la toma de decisión*. Bogotá: Universidad de Bogotá.

Parra, S. (2023). *Modelo predictivo de accidentes de tránsito en el cantón Guayaquil-Ecuador*. Obtenido de Universidad y sociedad:

<https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/4537>

Romero, M. (2024). Diseño del manual ciclovial para personas con discapacidad, basado en la norma técnica ecuatoriana del Instituto Ecuatoriano de Normalización- INEN 2 239:2000, como alternativa de movilidad en Riobamba. *Ciencia de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo*, 54.

Taípe, G. (2024). Plan de seguridad vial para las zonas educativas de Santo Domingo en el casco urbano. Período 2023-2028. *Científica de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo*, 60.

Torres, J. (2022). *Metodologías para la evaluación de la seguridad vial de intersecciones urbanas en la ciudad de Ayacucho*. España: UPM.

Vargas, W. (2022). *Análisis de los puntos más críticos de accidentes de tránsito en Bogotá*. Colombia: Universidad Distrital Francisco de José de Caldas.

Vergara, C. (2021). *Análisis Estadístico de las Causas de Accidentes de Tránsito en la ciudad de Guayaquil*. Guayaquil : Espol.

Yepes, D. (2024). *Estudio de seguridad vial en intersecciones críticas y sus tramos incidentes en la calle 12 entre carrera 1 hasta la carrera 23 de la Ciudad de San Juan de Pasto*. Colombia: Udenar.

