

## **“PROCESO DE OBSERVANCIA A ESTACIONES, TERMINALES Y MEDIOS DE TRANSPORTE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE, CORREDOR CENTRAL TROLEBÚS”**

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS; recordando que el artículo 156 de la Constitución de la República determina que las atribuciones constitucionales y legales del CONADIS son la formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de la política pública en discapacidades; y toda vez que la Constitución de la República del Ecuador, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento, la Ley Orgánica de los Consejos para la Igualdad y su Reglamento, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, la Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades y la Normativa INEN sobre Accesibilidad para Personas con Discapacidad; establecen la obligatoriedad de planificar, diseñar, implementar y ejecutar el derecho de toda persona con discapacidad al acceso al transporte, a la información y la comunicación, con seguridad en igualdad de condiciones que los demás.

Las personas con limitaciones funcionales, ya sean producto de discapacidad, deficiencia o condición discapacitante, condición etaria u otra causa, se enfrentan a un amplio abanico de dificultades y obstáculos importantes que afectan a su independencia, autonomía, seguridad, plena integración social e igualdad de oportunidades. Una de las principales manifestaciones de esta situación se aprecia en las limitaciones para hacer uso de los sistemas de transporte.

Las limitaciones funcionales más comunes están asociadas a rangos de movimiento, área de ocupación, seguridad y usabilidad. Estas condiciones se derivan de la discapacidad y de la edad de las personas; sin embargo también pueden resultar de circunstancias y situaciones específicas, como, por ejemplo, las de personas con sobrepeso, excesivamente altas o de talla baja, los niños, las mujeres embarazadas, personas que necesiten ayudas técnicas para la movilidad (por ejemplo, muletas, andador, bastón, etc.), quien lleve un coche para bebés, porte o cargue bultos, entre otros.

## **ANTECEDENTES.-**

En virtud de lo antes descrito, el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS en cumplimiento de las atribuciones de observancia y control; con el propósito de evidenciar el estado de la infraestructura, medios, información, personal y trato que reciben las personas con discapacidad durante el acceso y uso del Sistema Metrobús – Q, transporte público masivo de Quito, realizó durante el mes de agosto de 2015 la observancia de accesibilidad para personas con discapacidad de los tres corredores administrados por el Distrito Metropolitano de Quito, en el Sistema Integrado de Transporte, Corredor Central (Trolebús), Corredor Central Norte (Metrobús) y Corredor Nororiental (Ecovía).

Citada observancia se reflejo mediante la elaboración y entrega del “ informe de accesibilidad para personas con discapacidad de los tres corredores administrados por el Distrito Metropolitano de Quito, en el Sistema Integrado de Transporte, Corredor Central (Trolebús), Corredor Central Norte (Metrobús) y Corredor Nororiental (Ecovía)” que permitió identificar las fortalezas y falencias del transporte público masivo de Quito y emitir las recomendaciones para la implementación progresiva de la accesibilidad. Este informe fue entregado oficialmente a las diversas autoridades de instituciones afines al transporte mediante oficios del 16 de septiembre de 2015, entre las que destaco a continuación:

Oficio N° CONADIS-PRE-2015-0172-O Dr. Mauricio Rodas. Alcalde

Oficio N° CONADIS-PRE-2015-0149-O Ing. Anabel Hermosa. Segunda Vicealcaldesa

Oficio N° CONADIS-PRE-2015-0171-O Sra. Alexandra Pérez. Gerente General. Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros

Oficio N° CONADIS-PRE-2015-0148-O Ing. Fausto Miranda. Director. Agencia Metropolitana de Tránsito.

## **JUSTIFICACIÓN.-**

CONADIS en conocimiento de la ejecución de los trabajos de adecuación y construcción de las estaciones y terminales del sistema Integrado de Transporte, Corredor Central Trolebús que, ha ocasionado la problemática en su uso y seguridad, reflejado a través de quejas de usuarios, principalmente personas con discapacidad y personas con movilidad reducida quienes han manifestado su malestar por la dificultad o impedimento en su libre movilidad y acceso a este servicio, quejas cuyos parámetros se fundamentan en:

- Desniveles entre el nivel del andén de las nuevas estaciones y el nivel del medio de transporte (trolebús) en especial biarticulados.
- Separación existente entre el andén de las nuevas estaciones y el medio de transporte durante el momento de embarque y desembarque.
- Mobiliario y accesorios no adecuados en interior de estaciones.
- Altas pendientes internas para embarcar y desembarcar de las unidades del trolebús biarticulado.

En tal virtud, CONADIS dentro de sus competencias de control, en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, realizaron inspecciones técnicas, a través de sus funcionarios del arquitecto Andrés Batallas, Especialista de Infraestructura y el Ingeniero Javier Aguirre, por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, Arquitecto Carlos Caicedo técnico en discapacidades en el eje de accesibilidad y Licenciada Elizabeth Laines de la Coordinación Técnica Provincial Pichincha junto a personas con discapacidad física, visual y personas embarazadas usuarios de este sistema de transporte, para determinar falencias o posibles problemas, sugerir las soluciones de accesibilidad a los mismos e identificar fortalezas en accesibilidad y diseño para todos, puntualmente en las nuevas estaciones del sistema trolebús y sus buses articulados, así:

## **DESNIVELES ENTRE EL NIVEL DEL ANDÉN DE LAS NUEVAS ESTACIONES Y EL NIVEL DEL MEDIO DE TRANSPORTE (TROLEBÚS) EN ESPECIAL BIARTICULADOS**

Se considera una barrera a desniveles existentes entre dos elementos que sean superiores a 20mm; por ejemplo en los casos de ascensores, cruces peatonales, vías de circulación y demás donde el flujo de personas sea constante.

Tomando en cuenta que entre los requisitos específicos para estaciones y terminales que están siendo elaborados y aprobados para la norma técnica de paradas, estaciones y terminales de transporte se establece que “El área de acceso o salida del vehículo y el andén deben estar al mismo nivel  $\pm 20$  mm, si el desnivel es mayor se debe salvar mediante rampas, plataformas o dispositivos que garanticen la seguridad del usuario”.

Con estas consideraciones, junto al arquitecto Andrés Batallas, Especialista de Infraestructura, se procedió a verificar el nivel del piso terminado del andén de las nuevas estaciones, donde se puede identificar que existen andenes con dos alturas finales de piso terminado, a 900mm y a 800mm; esto según el arquitecto Batallas corresponde al tipo de uso del andén: Cuando los andenes son utilizados para atención en un solo sentido tendrán una altura de 800mm y se utilizarán las puertas izquierdas del medio de transporte; mientras que cuando los andenes servirán para flujos en dos sentidos tendrán una altura de 900mm y se utilizarán las puertas derechas del medio de transporte.

Adicionalmente el arquitecto Batallas nos informó que los primeros andenes tenían una altura de 730mm, pero con el propósito de estandarizar paradas y medios de transporte se ha tomado la decisión de estandarizar su altura a 800mm y a 900mm, de manera que las diversas unidades de transporte puedan ser utilizadas en los tres corredores del Sistema Integrado de Transporte, Corredor Central (Trolebús), Corredor Central Norte (Metrobús) y Corredor Nororiental (Ecovía), obviamente según su uso ya sea puertas derechas o izquierdas.

El compromiso de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, es que bajo ninguna circunstancia se superará los 20mm de desnivel en la zona de embarque y desembarque de pasajeros en estaciones y terminales.

Se adjunta el detalle fotográfico correspondiente:





## **SEPARACIÓN EXISTENTE ENTRE EL ANDÉN DE LAS NUEVAS ESTACIONES Y EL MEDIO DE TRANSPORTE DURANTE EL MOMENTO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE**

Basándose, en que entre los requisitos específicos que el Comité Técnico INEN “accesibilidad al entorno construido” donde participan en calidad de miembros delegados de la OMT, ANT, Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y Metro Quito, EMOP, entre otras instituciones públicas, privadas, academia y sociedad civil, han aprobado que para la norma técnica INEN de paradas, estaciones y terminales de transporte se establece que:

- Para estaciones “El área de acceso o salida del vehículo y el andén, deben tener una separación máxima de 100 mm; si la separación es mayor se debe salvar mediante rampas, plataformas o dispositivos que garanticen la seguridad del usuario” y que, para paradas de buses cuya área de embarque y desembarque de pasajeros sea por medio de la acera o andén bajo “El área de acceso o salida del vehículo y el andén, deben tener una separación máxima de 150 mm; si la separación es mayor se debe salvar mediante rampas, plataformas o dispositivos que garanticen la seguridad del usuario”.

En este aspecto puntual la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros está consciente que la separación actual a la que los buses y las estaciones está ocasionando problemas durante el embarque y desembarque de pasajeros, en base a lo observado la separación varía entre 100mm hasta 400mm ocasionando un grave riesgo para los pasajeros usuarios de este servicio, principalmente usuarios de sillas de ruedas quienes podrían atascar sus ruedas en este espacio, adultos mayores por su condición y uso de ayudas técnicas, personas con discapacidad visual por no poder detectar esta separación ni identificar donde pisar y donde no y, niños y niñas quienes podrían caer o quedar atrapados con una de sus extremidades en este espacio; en ocasiones la separación es tan grande que personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida simplemente no pueden acceder o salir del bus.

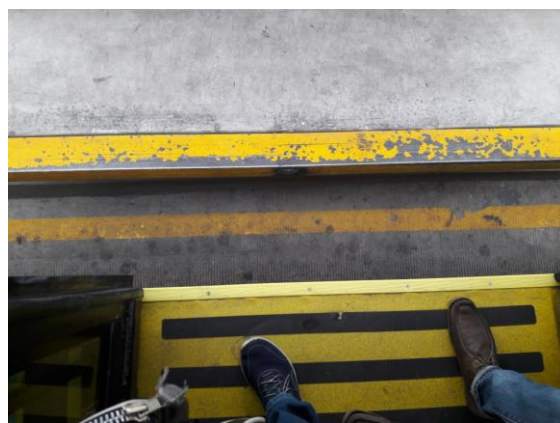
Esta variable de la distancia ante todo difiere en la destreza y habilidad de los conductores de los buses, razón por la cual pudimos constatar que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, está trabajando para reducir notoriamente este espacio de separación a través de diversas acciones que detallo a continuación:

Capacitaciones y prácticas guiadas a los conductores principalmente de los biarticulados para que la distancia de separación andén-bus sea cada vez menor procurando llegar a una distancia de separación no superior a 100mm.

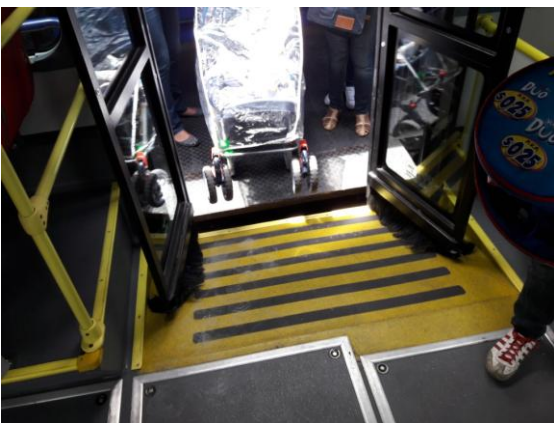
Implementación de ayudas externas como son las guías inferiores de color amarillo que permiten identificar y direccionar al conductor sobre la proximidad con el andén a los largo de todas sus puertas de acceso y egreso en cada estación.

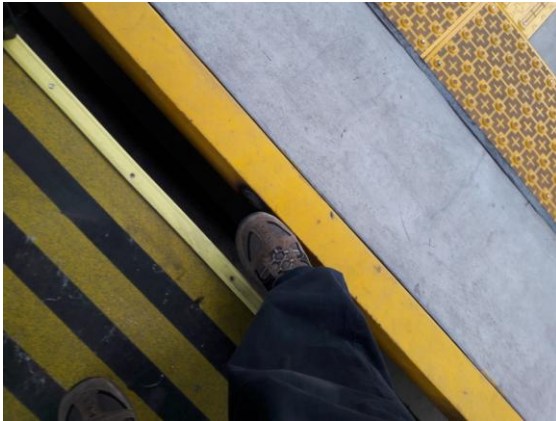
La incorporación de elementos de caucho con un espesor que varía entre 30mm hasta 50mm que son colocados en el bode de cada puerta de embarque y desembarque del andén con el propósito de que el medio de transporte se aproxime lo máximo al andén constituyendo un material que no afecte al vehículo de existir un roce y o reduzca la separación existente para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros.

Se adjunta el detalle fotográfico correspondiente:









## MOBILIARIO Y ACCESORIOS NO ADECUADOS EN INTERIOR DE ESTACIONES

El diseño interior y exterior de las estaciones del trolebús y su equipamiento interior sufrieron modificaciones e implementación progresiva de ajustes razonables en accesibilidad basadas en la normativa técnica sobre accesibilidad vigente, que detallo a continuación:

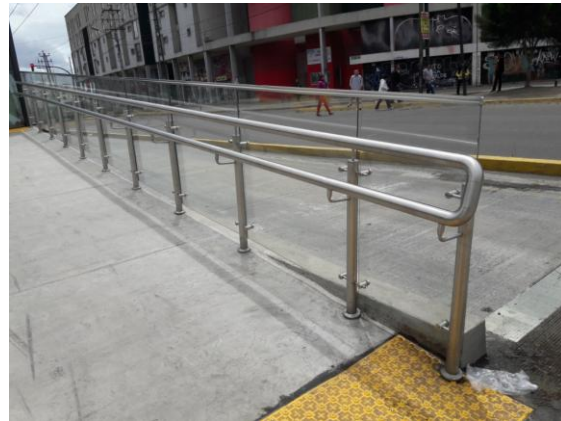
- Vados, refugios peatonales y cruces peatonales debidamente señalizados, que facilitan el acceso y salida entre acera y estación, cuentan con bolardos para la protección del peatón, basurero e incorporan planos hápticos.



- Planos hápticos, si bien es su base y estructura ya son parte de las estaciones, aún no están colocados aunque pudimos verificar el prototipo

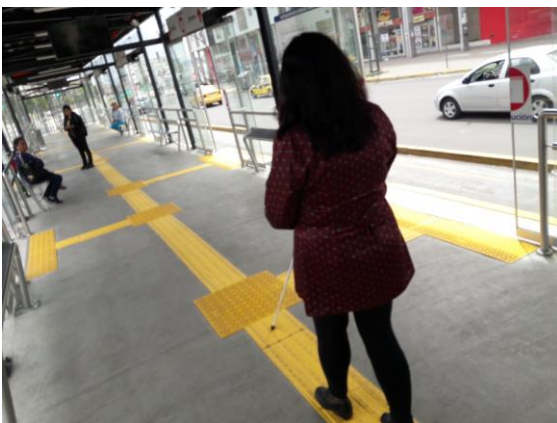
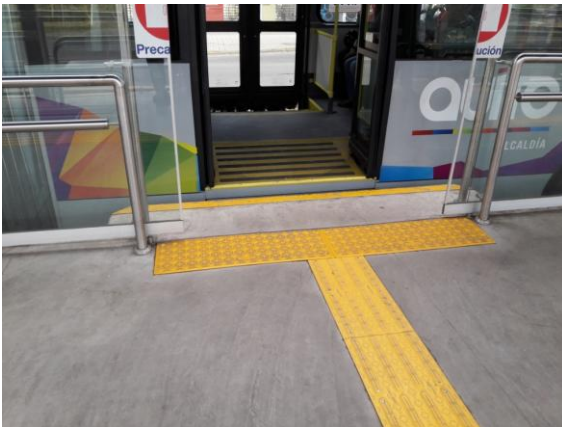
en rotulación del planos hápticos con información en sistema Braille y alto relieve, que sin duda permitirá acceder y facilitar la información y comunicación a personas con discapacidad visual.

- Rampas de ancho de paso suficiente con pendiente conforme a normativa vigente facilitando el acceso de usuarios de sillas de ruedas y personas con movilidad reducida, incorporan pasamanos con doble altura para facilitar la sujeción de personas con talla baja, sillas de ruedas, usuarios de sillas de ruedas y adultos mayores.

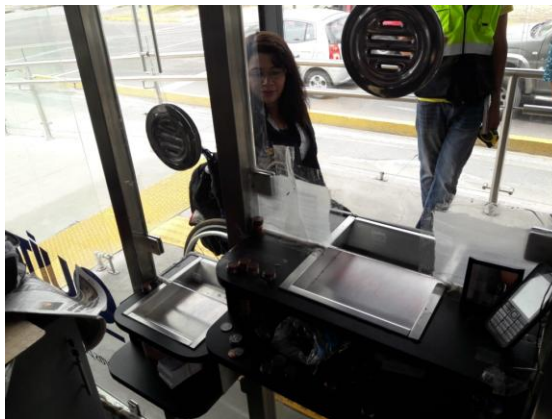


- Banda podotáctil guía y de prevención desde la señalización exterior, rampas de ingreso y salida y en el interior de la estación; para direccionar el

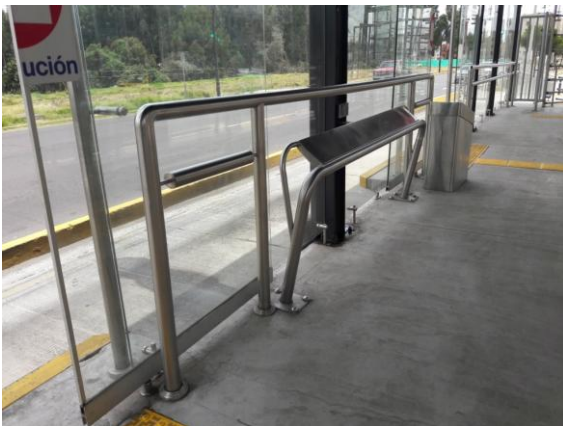
recorrido del usuario con discapacidad visual e identificar ingresos, salidas y las áreas de embarque y desembarque, posiblemente el mejor aporte para personas con discapacidad visual desde vados hasta las áreas de ingreso a los buses.



- Cabinas ticketeras con perforaciones de pasavoz y cajetines a doble altura, y transparencia a través de vidrio, incorporando el diseño universal para facilitar la adquisición del ticket de todas las personas.

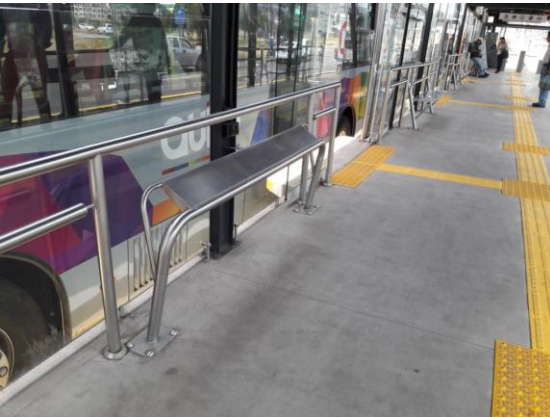


- Apoyos isquiáticos para espera y descanso, pueden ser utilizados por niños, adultos y adultos mayores; además su diseño y material son mucho mejores que las bancas con las que contaban las paradas inicialmente; si bien es cierto una de las quejas de usuarios era la desaparición de las bancas; se debe aclarar que en algunas estaciones existen bancas y apoyos isquiáticos y, en la mayoría de las paradas se ha dispuesta la instalación de apoyos isquiáticos para confort de la persona que espera y para ganar espacio en el interior de la parada.





- Pasamanos a doble altura corridos de protección para evitar golpes con las fachadas de vidrio y cómo elemento de apoyo y descanso, únicamente en los vanos de las puertas se cortan para permitir el embarque y desembarque de pasajeros.



- Puerta de ingreso o salida preferencial debidamente señalizada para el uso preferencial de personas con discapacidad o con movilidad reducida como son niños, adultos mayores, madres embarazadas, condición discapacitante, las puertas de acceso preferencial son dos una priorizando el acceso de usuarios sillas de ruedas para su ubicación en el interior de los buses y la segunda correspondiente a la primera puerta para priorizar el acceso a los asientos de uso preferencial.

Cabe señalar que el sistema de apertura de puertas es mecánico mediante presencia, lo que garantiza la seguridad del usuario el momento de



embarque y desembarque; el ancho libre mínimo de paso cumple con las dimensiones establecidas en la normativa y la textura mediante la banda podotáctil previene riesgos.





## **ALTAS PENDIENTES INTERNAS PARA EMBARCAR Y DESEMBARCAR DE LAS UNIDADES DEL TROLEBÚS BIARTICULADO**

Es necesario aclarar que la altura de los primeros buses articulados del sistema de trolebús guardaba relación con la altura del piso terminado de los andenes de las primeras paradas que era de 730 mm, además estos buses en su interior el pasillo mantenía un solo nivel, es decir no existían pendientes interiores para alcanzar el nivel exterior del andén, cabe señalar que estas antiguas estaciones tenían un servicio unidireccional; no obstante el primer problema de desnivel en estas estaciones se vió reflejado con la incorporación de los nuevos buses articulados donde la pendiente de la rampa quedo muy marcada con el piso terminado de las estaciones.



Posteriormente con la implementación del Corredor Nororiental - Ecovía, la altura de las estaciones varió en relación al trolebús, por ende la altura interior en el pasillo de los buses articulados que prestaban su servicio en el trolebús también era diferente que la de los del trolebús; la razón su funcionamiento bidireccional es decir que una parada en un andén central funcionaba para embarque y desembarque en los dos sentidos, no así la del trolebús que mantenía un solo sentido; las soluciones por las que se optó en la ecovía fueron las de incorporar plataformas metálicas sobrepuestas en el piso del andén para empatar con la altura de los buses, solución que por cierto causa malestar en los pasajeros con discapacidad y con movilidad reducida.

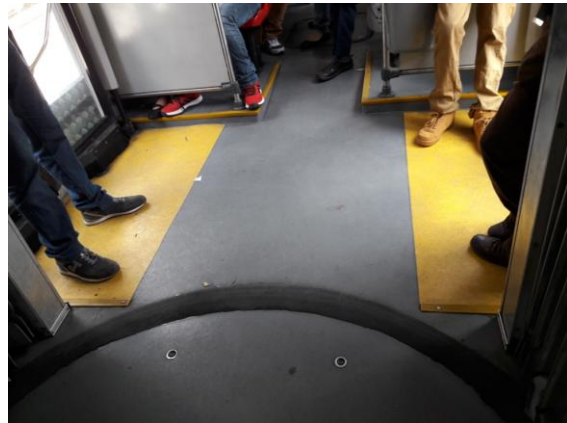
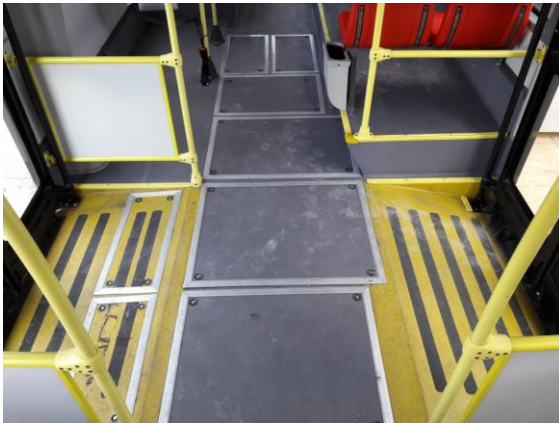


Con este antecedente informado por los funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la priorización de la construcción de las nuevas estaciones que se están construyendo en el trolebús, responde a la estandarización de alturas en todo el recorrido del sistema trolebús de manera que un bus biarticulado en un futuro pueda ser utilizado en cualquiera de los tres corredores trolebús, ecovía o metrobús sin que la altura del andén corresponda un problema por desnivel.

Existen 34 estaciones desde El Recreo hacia el norte de la ciudad que funcionan unidireccionalmente por esta razón las nuevas paradas del trolebús tienen una altura de piso terminado de 800 mm de manera que la nueva altura empate con todas las unidades de buses del sistema trolebús; sin embargo, existen también 10 estaciones en el sur de la ciudad que funcionan de manera bidireccional con uso en ambos sentidos donde únicamente funcionará en recorridos el bus

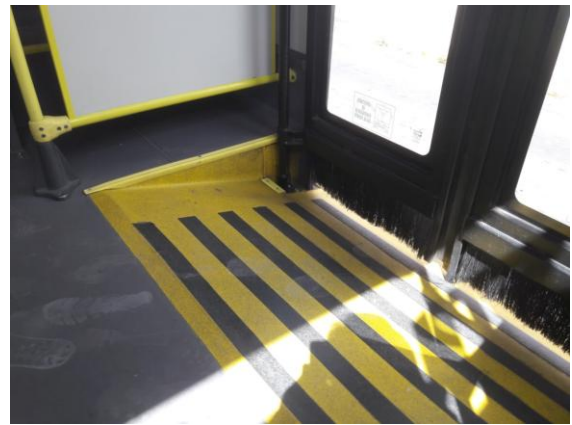
biarticulados, la construcción de estas 10 estaciones se la realiza a una altura de piso terminado de 900mm.

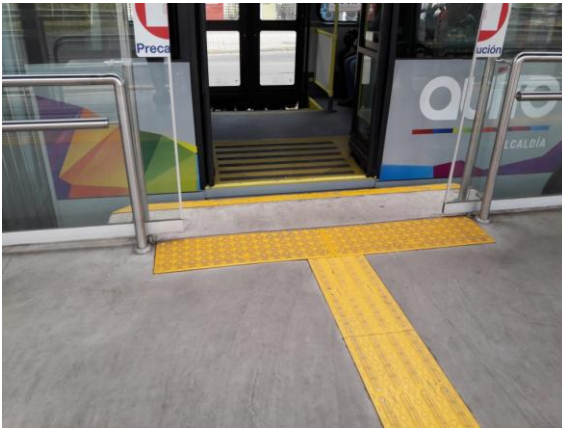
El por qué de esta variación de alturas de piso terminado entre 800 mm y 900 mm responde a que la altura del pasillo interior del bus biarticulado puntualmente es superior al de todos los buses articulados, este diseño propio del biarticulado permite que por medio del pasillo interior se puedan utilizar las puertas de los dos lados del bus biarticulado; es por ese motivo que desde el pasillo interior se tienen dos pendientes interiores hacia el punto exterior de embarque y desembarque, hacia las puertas de la izquierda una pendiente más marcada para empatar con los andenes de las paradas cuyo nivel de piso terminado es de 800mm y, las puertas derechas poseen una pendiente menor para empatar con los andenes de las paradas con nivel de piso terminado de 900mm.



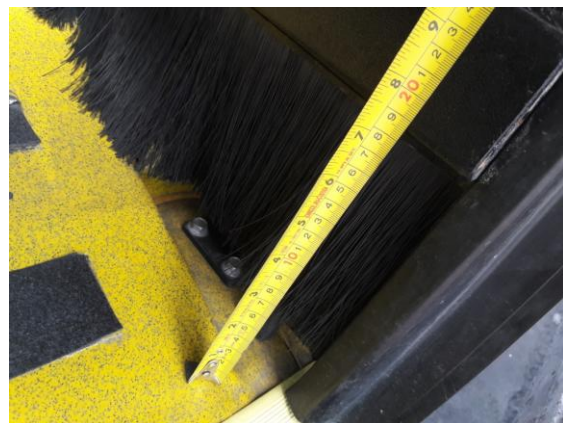


Desde el pasillo central es muy evidente visualmente diferenciar las pendientes hacia el costado derecho más fuertes que las pendientes hacia las puertas del costado izquierdo





Finalmente cabe señalar que por algún motivo que le corresponderá sustentar a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros o a la institución responsable de adquisición de los buses biarticulados, la adquisición de las primeras cinco unidades de buses biarticulados que ingresaron al país vinieron con una altura superior en el pasillo interior, esta diferencia de altura ocasionaba los problemas en desnivel y pendientes más fuertes, posteriormente al altura de los biarticulados aminoró y fue mitigada en la adquisición del resto de unidades biarticuladas.



## CONCLUSIONES

En base a la constatación física del estado actual de la infraestructura, funcionamiento y servicio que se brinda en las nuevas estaciones del sistema trolebús y en los buses articulados y biarticulados, se concluye lo siguiente:

- El diseño y la construcción de las nuevas estaciones del trolebús incorporan los parámetros del diseño para todos, cumplen con la normativa técnica sobre accesibilidad al medio físico, utilizan ayudas, accesorios y mobiliario accesible, obteniendo así estaciones más amigables y accesibles, facilitando en conjunto el acceso y uso de estos espacios por todas las personas.
- La incorporación de los apoyos isquiáticos es una buena opción, reemplaza a las bancas que generalmente están en mal estado por vandalismo y falta de mantenimiento y permiten su uso por los usuarios; el desconocimiento sobre este tipo de mobiliario por parte de la población ha causado su rechazo, no obstante bajo ningún concepto el mobiliario es inadecuado para el uso de los usuarios en el interior de las estaciones mientras esperan su bus.
- Se cumple parcialmente con el andén o acceso preferente mismo que es utilizado por personas apuradas, sin discapacidad ni movilidad reducida; es necesario realizar mayor control y énfasis en andenes de terminales principalmente, pero también en las estaciones con el acceso preferente para personas con discapacidad, adultos mayores, niños, niñas, mujeres embarazadas y personas con movilidad reducida.
- En lo que respecta al desniveles entre el nivel del andén de las nuevas estaciones y el nivel del medio de transporte (trolebús), en las nuevas estaciones construidas este desnivel no supera los 20 mm por lo que no se



consideraría una barrera al momento de embarcar o desembarcar los pasajeros; no obstante con las paradas que aún no han sido intervenidas para su reconstrucción y con las paradas temporales se debe solucionar el tema del desnivel para evitar accidentes.

- El principal problema detectado en las inspecciones técnicas es la separación entre el andén de las estaciones, nuevas estaciones y terminales con relación al medio de transporte, dicha separación excede generalmente los 100 mm; de hecho en ocasiones puede llegar a bordear los 300mm hasta 400mm; esta separación no es problema del diseño de las paradas, sino que son los conductores quienes por competencia deben asegurar que esta separación sea lo más reducida posible por seguridad de los usuarios de este sistema de transporte. No se puede hablar de incumplimiento aún pues la norma técnica que trata este aspecto puntual aún no ha sido publicada oficialmente, sin embargo deberá continuar realizándose capacitaciones y control a los conductores para conseguir que esta separación cada vez sea menor al momento de embarque y desembarque de pasajeros hasta que la misma llegue a ser de máximo 100mm.

## **RECOMENDACIONES**

- Es imprescindible en los terminales diseñar y ejecutar un acceso preferencial para personas ciegas y usuarios de sillas de ruedas, que se encontrará ubicado en el andén de desembarque de pasajeros lo que facilitará el embarque de estos usuarios cuando el bus se encuentre vacío previo a su traslado al andén de embarque de pasajeros. Cumpliendo la normativa estos espacios estarán señalizados verticalmente con el logo de accesibilidad y horizontalmente en el piso en un recuadro de al menos 1 000 mm x 1 000 mm con textura o cambio de color.
- Las adecuaciones que se están realizando en los terminales del sistema trolebús deben incorporar una banda podotáctil de prevención (pupeada) al borde del andén para evitar accidentes y señalar el borde y desnivel.

- En terminales debe existir un ingreso o salida preferencial debidamente señalizada para el uso preferencial de personas con discapacidad o con movilidad reducida; en el piso junto al borde del andén debe existir un espacio delimitado en piso de 1 800 x 1 800 mm para silla de ruedas o coches de bebé.

Finalmente, es imprescindible que la totalidad del personal del sistema Integrado de Transporte, Corredor Central Trolebús y, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, sea sensibilizado sobre discapacidad y puntualmente a los técnicos de la unidad de infraestructura para que accedan al conocimiento en accesibilidad y normativa técnica, para lo cual pongo en su conocimiento la Plataforma Virtual del CONADIS, la cual ofrece dos tipos cursos totalmente gratuitos:

- El primero dirigido a todo el personal de atención al público, paradas, estaciones y conductores, para poder brindar un mejor servicio eliminando el lenguaje peyorativo hacia las personas con discapacidad Curso de **Sensibilización en Discapacidades** que se habilita por 15 días las 24 horas y está al servicio de instituciones públicas como privadas, el requisito para acceder al curso virtual es necesario que se envíe un correo a : [plataforma.conadis@consejodiscapacidades.gob.ec](mailto:plataforma.conadis@consejodiscapacidades.gob.ec) con la lista de usuarios en un archivo Excel de las personas que desean realizar el curso.

NOMBRES	APELLIDOS	CÉDULA	CORREO ELECTRÓNICO	CIUDAD	INSTITUCION
---------	-----------	--------	--------------------	--------	-------------

Al finalizar el curso y cumplir con las 5 evaluaciones con un promedio mínimo de 7 se otorga automáticamente un certificado avalado por el CONADIS y por el Ministerio del Trabajo.

- El segundo dirigido a la Unidad de Infraestructura de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros profesionales del diseño, planificación, construcción, infraestructura y mantenimiento, sobre la normativa técnica ecuatoriana accesibilidad al medio físico que permitirá construir, adecuar y mantener espacios más amigables y accesibles, para

aprobar el Curso de Capacitación Virtual en **Accesibilidad al Medio Físico y Normativa Técnica Ecuatoriana.**

El curso tiene una duración de 4 semanas (1 mes) para realizar la capacitación, abierto las 24 horas del día, consta de siete módulos con una evaluación y dos intentos para cada uno. Al finalizar el curso y obtener un promedio mínimo de 8 puntos de otorga un certificado por 40 horas de capacitación con el aval del CONADIS, INEN y la Universidad Tecnológica Indoamérica – UTI.

El requisito para acceder es enviar un correo electrónico a: [plataforma.conadis@consejodiscapacidades.gob.ec](mailto:plataforma.conadis@consejodiscapacidades.gob.ec) con la lista de usuarios en un archivo Excel de las personas que desean realizar el curso.

NOMBRES	APELLIDOS	CÉDULA	CORREO ELECTRÓNICO	CIUDAD	INSTITUCION
---------	-----------	--------	--------------------	--------	-------------

La Discapacidad es un eje transversal a la condición humana, nuestro enfoque es la igualdad en la diversidad. Con gusto coordinaremos los cursos que nos indique en las fechas que tengan planificado realizarlos.