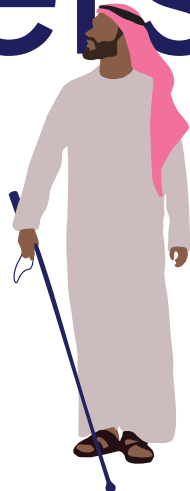


Acceso para todas las personas mediante la Accesibilidad universal



1. Acceso urbano y discapacidad

Más de mil millones de personas en el mundo vive con alguna discapacidad y más de la mitad de ellas habita en las ciudades. Se estima que esta cifra podría triplicarse y alcanzar los 3.500 millones de personas en 2050, debido al envejecimiento de la población y el aumento en la tasa de enfermedades no transmisibles (Forbes, 2023).

Aunque las personas con discapacidad representan uno de los grupos más marginados y vulnerables del mundo, casi todas las personas experimentarán alguna forma de discapacidad a lo largo de su vida.



- La discapacidad es diversa: física, cognitiva y sensorial, y a menudo está oculta
- A medida que las personas envejecen, sus capacidades físicas y mentales disminuyen
- Las mujeres embarazadas y las personas cuidadoras suelen tener problemas de movilidad y, por tanto, viajes más complicados

Los cambios en nuestras capacidades y actividades son una parte inevitable del ciclo de vida humana. Aunque muchas personas viven con alguna discapacidad, no siempre son visibles en nuestras ciudades o calles. A menudo, las barreras no están en la discapacidad en sí, sino en los entornos que hemos construido. Esto impide que muchas personas puedan realizar actividades cotidianas como tomar el autobús o visitar a sus seres queridos.

Es probable que todas las personas, en algún momento de su vida, experimenten alguna forma de discapacidad.

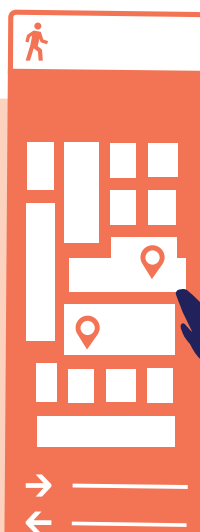


Algunas formas en que el entorno limita la accesibilidad

El diseño de nuestras ciudades excluye a muchas personas con discapacidad del uso de calles y espacios públicos, sistemas de movilidad y el acceso a servicios.

En los paraderos de autobús, las personas sordas no pueden escuchar anuncios o alertas auditivas, y al mismo tiempo, el exceso de ruido en estos entornos puede generar estrés en otras personas usuarias

En los centros de información, la falta de formatos accesibles como braille o audio impide que las personas ciegas conozcan las opciones que hay cerca de su entorno.



La falta de información clara y fácil de leer en múltiples formatos (sonoro, visual y táctil) hace que los viajes resulten incómodos e inseguros para las personas sordas, ciegas o aquellas que tienen alguna discapacidad cognitiva.

Estas barreras de acceso limitan su autonomía y, por tanto, su participación, inclusión y pertenencia a la sociedad. Esto impacta en la capacidad de todas y todos para prosperar en las ciudades y construir redes de bienestar.



Una persona cuidadora que transitó por una banqueta en mal estado, ahora se enfrenta a las escaleras que conducen al andén del metro. Sin nadie que le ayude, es difícil acceder a él para llegar a tiempo a la cita médica del menor.

Barreras físicas como banquetas estrechas o en mal estado, escaleras, pasos elevados y la falta de andenes a nivel excluyen a las personas que utilizan dispositivos de asistencia, personas adultas mayores y a quienes se desplazan en carritos, sillas de ruedas o transportan mercancía.

Entonces, ¿por qué las ciudades siguen excluyendo a las personas con discapacidad? En parte porque quienes toman decisiones y diseñan estos espacios, no consideran las necesidades diferenciadas de este sector al momento de planificar, a pesar de que una de cada seis personas vive con alguna discapacidad. También influye que la discapacidad no se comprende en su totalidad. Esta puede ser permanente o temporal, visible o invisible, presente desde el nacimiento o adquirida a lo largo de la vida.

Todas las personas, en algún momento de su vida, pueden enfrentar cambios en sus capacidades. Por ello, debemos planear y diseñar pensando en la discapacidad como parte de la diversidad humana.

En los próximos años veremos inversiones importantes para enfrentar los desafíos del cambio climático. Estas decisiones definirán el rumbo de nuestras ciudades durante las próximas décadas. Este es el momento de repensar cómo y para quién planificamos y diseñamos, y de asegurar que nuestras ciudades sean accesibles e incluyentes, en especial, para las personas con discapacidad.

Discapacidad e inequidad

Planificar para las personas con discapacidad también es una cuestión de género, clima y equidad.

- 1 80% de las personas con discapacidad viven en países de ingresos bajos y medios (PRMB).
- 2 Se calcula que las mujeres representan hasta 75% de las personas con discapacidad en estos países.
- 3 Las personas con discapacidad tienen entre dos y cuatro veces más probabilidades de morir o resultar heridas en siniestros viales y emergencias climáticas como olas de calor, huracanes e inundaciones (FEM, 2023).
- 4 La discapacidad puede aumentar la probabilidad de pobreza, y la pobreza puede aumentar el riesgo de discapacidad (World Vision, 2023). Por ejemplo, las personas con discapacidad experimentan el doble de pobreza que las personas sin discapacidad en Estados Unidos (American Progress, 2019).



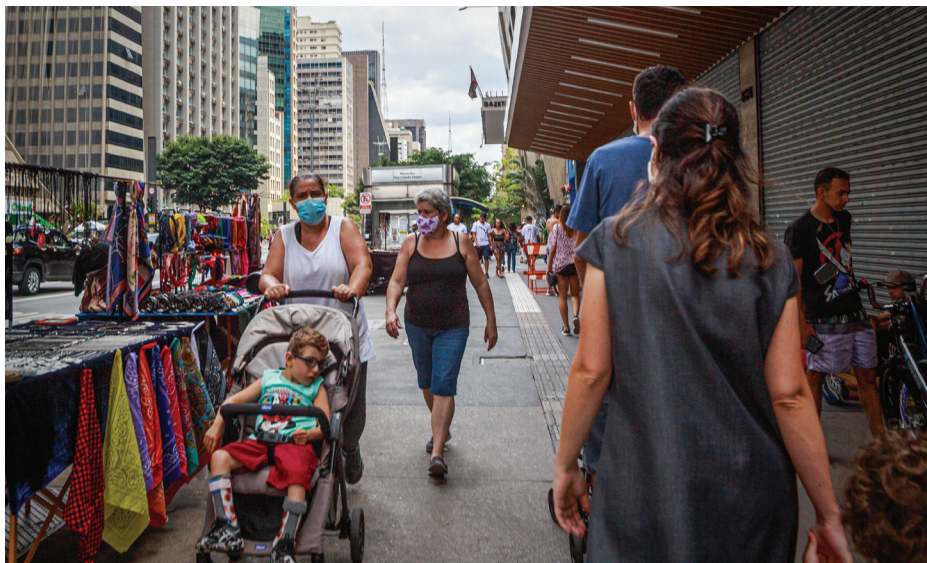
Las mujeres con discapacidad pueden sufrir formas de discriminación, prejuicios o acoso cuyas vulnerabilidades se intersecan y agravan. Crédito: Metropole 1:1.

2. ¿Qué es el acceso y por qué es importante para las personas con discapacidad?

El acceso es el punto de encuentro entre a dónde necesitas ir (uso de suelo) y cómo llegas ahí (transporte). El acceso vincula el uso de suelo con el transporte para satisfacer necesidades básicas, conectar a las personas con su vida cotidiana y brindarles una sensación de autonomía, libertad y pertenencia.

El acceso es la base para la inclusión, pero por sí solo no garantiza la accesibilidad. Por ejemplo, aunque existan opciones de transporte, estas pueden no ser accesibles: las banquetas pueden ser demasiado estrechas o estar obstruidas; los cruces peatonales no siempre cuentan con señales auditivas o rampas; no hay espacio protegido para el uso de bicicletas; los autobuses pueden estar demasiado llenos o carecer de mensajes auditivos, y sus escalones impiden el ingreso de personas en silla de ruedas. *Mejorar el acceso es el objetivo: la accesibilidad universal es el camino para lograrlo.*

Todas las personas tienen necesidades básicas distintas, por ello, se requieren diversos modos de transporte para satisfacerlas. Las personas con discapacidad, incluidas las infancias, pueden necesitar viajar acompañadas por personas cuidadoras para llegar a sus destinos. Crédito: ITDP.





*La accesibilidad universal considera la diversidad de necesidades y discapacidades, haciendo ciudades más inclusivas y transitables para todas las personas.
Créditos:
EMBARQ Brasil.*

El acceso sólo puede beneficiar a todas las personas cuando se diseña para todas las personas. A eso se le conoce como accesibilidad universal.

La accesibilidad universal es el principio de que los entornos, programas y servicios deben estar diseñados para ser utilizados por todas las personas, en la medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseños especializados.

Este enfoque debe integrarse desde el inicio en la forma en que brindamos acceso: desde cómo planificamos y diseñamos los sistemas de transporte, los espacios públicos y las calles, hasta cómo operamos los servicios y nos comunicamos con las personas usuarias. Aplicar la accesibilidad universal permite que nuestras ciudades sean más cómodas, funcionales y seguras para las personas con discapacidad y para todas las demás, facilitando su desplazamiento y experiencia en la ciudad.

Necesitamos cambiar nuestro enfoque y poner la accesibilidad universal en el centro del desarrollo urbano porque la necesidad de acceso es, en efecto, universal.

Los componentes de la accesibilidad

Cuando pensamos en accesibilidad, tendemos a enfocarnos en las barreras físicas presentes en la infraestructura. Sin embargo, la accesibilidad va más allá, pues la infraestructura accesible por sí sola no es suficiente, también es necesario considerar elementos sociales y económicos que afectan el acceso. Las necesidades de accesibilidad varían de persona a persona, por lo que los tres componentes deben tomarse en cuenta desde la etapa de planeación y diseño.



Accesibilidad física

Se basa en la infraestructura física.

Esto incluye la calidad del servicio e información clara en distintos formatos (puede haber una parada de autobús cerca, pero si el autobús pasa una vez cada hora o no hay pantalla audiovisual y táctil, no es accesible).

Debe considerar todo el trayecto, lo que puede implicar varios modos de transporte bien integrados.



Accesibilidad social

Es desplazarse con seguridad, libre de violencia y acoso.

Se basa en comprender y aceptar las necesidades diferenciadas y características de las y los viajeros.

Es clave que quienes prestan servicios de transporte estén sensibilizados sobre las necesidades de las personas con discapacidad.



Accesibilidad económica

Significa poder costear las opciones de movilidad (por ejemplo, puede haber una estación de bicis compartidas cerca, pero si no puedes pagarla, no es accesible).

Es necesario mejorar la conexión con empleos y educación con opciones de movilidad, tecnología e innovación.

Planificación de un viaje completo

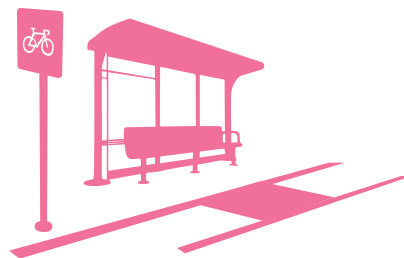
Inicio

El viaje comienza en casa y todo el trayecto debe ser accesible.



Inicio y fin del viaje

Las condiciones para caminar, andar en bicicleta o desplazarse con dispositivos de asistencia deben facilitar que las personas se conecten con otros modos de transporte o destinos cercanos.



Transporte público

Las estaciones de transporte y los vehículos deben ser accesibles. Además, los sistemas deben ser seguros y asequibles.



Transferencia multimodal

Si un modo de transporte no es accesible, todo el trayecto tampoco lo es.

Destino

El destino también debe ser accesible.



Ventajas de la accesibilidad universal

Al poner la accesibilidad universal en el centro de los esfuerzos por mejorar el acceso en las ciudades, quienes planifican y toman decisiones pueden transformar tanto el entorno urbano como la vida de quienes lo habitan. Hacer que las ciudades sean accesibles para todas las personas genera múltiples beneficios sociales, económicos y ambientales.

Estos beneficios son:



→ Promover y mejorar la inclusión social, el bienestar y la salud:

- Ampliar el acceso mediante el diseño universal permitirá que las personas con discapacidad tengan la libertad de conectarse con su entorno y construir sus vidas.
- Este enfoque también beneficiará a personas jóvenes y mayores, embarazadas, personas cuidadoras y al resto en general.
- Las ciudades accesibles promueven la salud integral, tanto física como mental, de toda la población. Pero para las personas con discapacidad, esto se traduce en un acceso más sencillo y seguro a los servicios de salud, una mejor calidad de vida y trayectos más seguros.



→ **Impulsar el crecimiento económico y la participación a través del acceso universal:**

- Las personas que antes no tenían acceso a oportunidades educativas y laborales ahora podrán contribuir a la economía.
- Las personas con discapacidad y sus familias son un sector económico importante: se estima que representan 54% de la economía global, lo que equivale a un mercado de 13 billones de dólares (FEM, 2024).
- El diseño accesible mejora la movilidad de los espacios y las calles, lo que se traduce en un desarrollo económico local más sólido y diverso, así como en más oportunidades de empleo.
- Planear y diseñar con criterios de accesibilidad universal es rentable: solo incrementa uno o dos puntos porcentuales el costo total de un proyecto. En cambio, adaptar la infraestructura posteriormente resulta mucho más costoso y lento (ONU). La planificación y el diseño inclusivos generan amplios beneficios económicos al conectar a las personas con discapacidad con opciones de educación y empleo, lo que permite su inclusión económica y compensa de forma importante los costos adicionales.



→ **Abordar la mitigación del cambio climático y la resiliencia:**

- Cuando las ciudades se planifican con un enfoque inclusivo, también se contribuye a mitigar los efectos del cambio climático: mejorar el acceso facilita viajes más cortos y cómodos, aire más limpio, menor dependencia del automóvil y mejor uso del espacio urbano.
- Las ciudades con mayor accesibilidad universal están mejor preparadas para responder a eventos repentinos y ayudar a que nadie se quede atrás.



Las ciudades accesibles, basadas en el diseño de la accesibilidad universal y en modos de transporte sostenibles con servicios y viviendas ubicadas en el mismo lugar, permiten a todas las personas participar plenamente en la vida social y económica.

*Créditos:
ITDP México.*

Las ciudades accesibles se construyen con modos de transporte accesibles y sostenibles, con servicios y viviendas situadas cerca de ellos. Además, ofrecen una oportunidad para enfrentar los efectos negativos del cambio climático y la marginación histórica. La discapacidad no es una carga que deba resolverse, sino una visión para construir un mundo nuevo y justo, basado en la inclusión social y la prosperidad económica.

Pero, ¿cómo lo logramos?

3. La discapacidad es diversa, por tanto, las necesidades de movilidad también

La discapacidad se entiende como la interacción entre una condición de salud —física, cognitiva y sensorial— y un entorno físico poco accesible, junto con un entorno social discriminatorio. Para mejorar el acceso y crear entornos universalmente accesibles, primero debemos comprender las necesidades de movilidad, considerando la diversidad de las capacidades humanas.

Muchos de los retos en el entorno urbano afectan nuestra capacidad para movernos o vivir de manera independiente. Esto lleva, con frecuencia, a que las personas con discapacidad se desplacen o participen menos en la vida pública —no porque tengan menos necesidad de hacerlo— sino porque el entorno y los sistemas de transporte se lo impiden.

Aún existen retos para comprender las características y necesidades específicas en el transporte de las personas con discapacidad, así como las diferencias dentro de este grupo en función de los tipos de discapacidad, sexo, edad, raza y otros factores que afectan su movilidad.



Crear ciudades verdaderamente inclusivas comienza por comprender la diversidad de necesidades de movilidad. Los entornos accesibles permiten que personas de diferentes edades y con distintas habilidades se desplacen de forma independiente.
Crédito: ITDP.

Como punto de partida, los distintos tipos de discapacidad presentan algunas características generales que ayudan a entender la movilidad y el acceso:

Las personas con discapacidades cognitivas o del desarrollo →

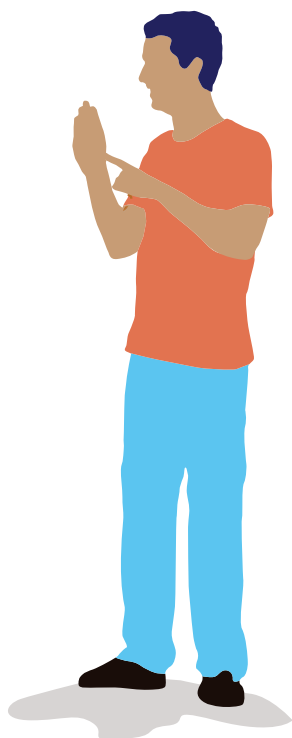
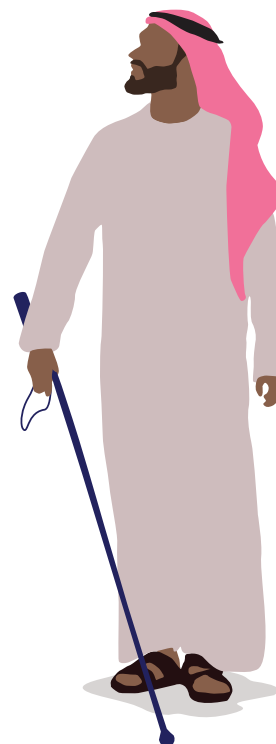
necesitan entornos más tranquilos y menos estresantes, con niveles bajos de ruido, menor aglomeración y una sensación de seguridad personal. También es clave contar con señalización clara, información fácil de leer y sistemas de orientación accesibles en distintos formatos.



← **Las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos de asistencia** necesitan banquetas anchas y libres de obstáculos, zonas rodables y carriles bici, así como rutas continuas hacia y desde sus destinos, incluyendo paradas de transporte, servicios e instalaciones públicas. Los vehículos de transporte deben contar con asientos prioritarios y espacios designados para personas con movilidad limitada. Por su parte, los paraderos deben ofrecer acceso a nivel y espacio suficiente para maniobrar una silla de ruedas. Poder subir y bajar de manera segura y cómoda es fundamental.

Las personas ciegas y con baja visión

se desplazan por el entorno urbano de manera distinta, y dependen de señales físicas y auditivas para moverse por calles y sistemas de transporte. Elementos táctiles en banquetas, barandales, accesos y áreas de información les ayudan a orientarse y desplazarse. Con frecuencia, estas personas se apoyan en animales de asistencia, por lo que es fundamental que los operadores de transporte garanticen su acceso.



Las personas sordas o con discapacidad auditiva requieren señales visuales claras e información auditiva para hacer su recorrido. Niveles de sonido diferenciados pueden apoyar a quienes tienen audición parcial, mientras que la señalización clara, la información escrita y las alertas visuales permiten atender mejor sus necesidades.

Garantizar una movilidad universalmente accesible para todas las personas implica: condiciones de movilidad más seguras; rutas peatonales continuas, seguras, amplias y sin obstáculos; ciclovías protegidas; servicios de transporte confiables; acceso a nivel de piso o del vehículo; acceso universal a estaciones y edificios; e información clara en múltiples formatos.

Las necesidades y características de viaje de las personas con discapacidad pueden incluir:

- 1** Poder planificar todo el viaje con la certeza de que será 100% accesible
- 2** Desplazarse más despacio y necesitar más tiempo para cruzar calles o subir a los vehículos
- 3** Necesitar distancias más cortas debido a la incomodidad, el estrés o la dificultad para moverse
- 4** Hacer pausas o detenerse con mayor frecuencia
- 5** Viajar con dispositivos de asistencia, animales de apoyo o una persona cuidadora
- 6** Recibir información clara y sencilla a través de múltiples formatos (físico, visual, auditivo)
- 7** Reducir el estrés y la sobrecarga sensorial en el entorno reduciendo la aglomeración y la contaminación acústica y atmosférica aumentando los espacios abiertos y verdes
- 8** Acceder a servicios especializados, ya que suelen requerir visitas más frecuentes a citas médicas y centros de salud

4. ¿Qué podemos hacer desde ahora?

Las ciudades no pueden seguir creciendo de manera que excluya a las personas y deje fuera la infraestructura accesible, inclusiva y segura. Todas y todos tenemos un papel que desempeñar: quienes toman decisiones, la comunidad del transporte, personas defensoras de los derechos de las personas con discapacidad e investigadoras e investigadores, para avanzar en la agenda de accesibilidad universal. Adaptar las políticas, la planeación y los enfoques de financiamiento con una visión inclusiva garantizará que todas las personas puedan disfrutar plenamente de su vida, y que las ciudades prosperen y estén mejor preparadas para enfrentar escenarios inciertos.



Miembros de la comunidad de personas con discapacidad ven las propuestas de señalización para el BRT de Transjakarta. Crédito: ITDP Indonesia.

Todos los sectores deben dialogar sobre las necesidades de acceso universal

Personas tomadoras de decisiones

“Luchamos contra décadas, quizá siglos, de diseño muy agresivo y poco centrado en la accesibilidad”.

Comunidad del transporte

“Miren a su alrededor: si no hay al menos una persona con discapacidad aquí, hemos fallado”.

Academia

“Si recolectamos datos correctamente, también podemos planear mejor”.

Activismo

“Las políticas públicas y los recursos deben priorizar la accesibilidad”.

TAREAS PENDIENTES:

- ➔ Planear todo para y con personas que representen diferentes necesidades de movilidad. Incluir a personas con discapacidad en los procesos de planeación y toma de decisiones es clave.
- ➔ Integrar la planificación del transporte y del uso del suelo para garantizar un mejor acceso.
- ➔ Establecer la planificación inclusiva como el estándar, donde los planes de movilidad y los manuales de diseño de calles se basen en principios de accesibilidad universal.
- ➔ Adaptar espacios existentes cuando sea necesario, asegurando que banquetas, ciclovías y transporte público sean accesibles para todas las personas. Diferentes tipos de discapacidad requerirán distintas adaptaciones.
- ➔ Garantizar que los nuevos proyectos no requieran adaptaciones futuras incorporando requisitos de accesibilidad en el presupuesto de cada proyecto.
- ➔ Fomentar el talento y la formación profesional de personas con discapacidad para que participen como especialistas, operadoras y personas investigadoras en el ámbito del transporte. La accesibilidad debe formar parte de los programas académicos en transporte.
- ➔ Recolectar datos para diseñar políticas y evaluaciones que reflejen las necesidades y diferencias de movilidad de las personas con distintas habilidades.
- ➔ Usar la tecnología para mejorar los servicios de transporte.
- ➔ Aprobar leyes y reglamentos que reconozcan la accesibilidad universal como un derecho y promover capacidades institucionales para llevarlas a la práctica.
- ➔ Sensibilizar a las personas tomadoras de decisiones, personal operativo, profesionales e investigadores/as sobre las características y necesidades de viaje de las personas con discapacidad, a través de auditorías, materiales audiovisuales, capacitaciones, entre otros recursos.

5. Siguientes pasos

Crear ciudades verdaderamente accesibles para todas las personas requiere que todas y todos tomemos acción y nos comprometamos con la construcción de un nuevo mundo basado en la pertenencia y la inclusión, un mundo que también se adapte y responda al cambio climático, y en el que todas las personas puedan alcanzar la prosperidad económica.

La colaboración entre el sector transporte, la iniciativa privada, la academia y quienes defienden los derechos de las personas con discapacidad es fundamental para garantizar que las políticas, la infraestructura y los servicios sean inclusivos y resilientes al clima.

Con marcos jurídicos sólidos, mayor conciencia y capacidades, la participación de la comunidad e investigación, podemos construir entornos urbanos más seguros, saludables y equitativos para todas las personas. Así podremos crear ciudades donde las personas con discapacidad se desplacen de forma independiente, se conecten con sus vidas, pertenezcan y prosperen.



Diseñar ciudades accesibles y resistentes al cambio climático permite a todas las personas conectarse, prosperar y sentirse como en casa. Fotografía: Noble Studios.

Agradecimientos

Extendemos nuestro más sincero agradecimiento al Consejo Asesor de Personas con Discapacidad por sus valiosas contribuciones en la construcción de nuestra comprensión sobre la accesibilidad universal en las ciudades. Este grupo diverso de líderes de la sociedad civil, instituciones internacionales y agencias de transporte brindó retroalimentación clave que guiará futuras conversaciones con la comunidad de personas con discapacidad. También agradecemos profundamente a las y los participantes de nuestras sesiones de trabajo por su compromiso y aportaciones. Su participación ha sido fundamental para identificar retos y oportunidades, y para afinar nuestro enfoque hacia el acceso universal.

Miembros del Consejo Asesor de Personas con Discapacidad

Crystal Asige

Senador, Parlamento de Kenya

Deepti Raja

Especialista en Desarrollo Social,
Unidad Global, Grupo del Banco Mundial

Dewi Tjakrawinata and Morgan Maze

Entrenador y ayudante de entrenador
para jóvenes con síndrome de Down

Iain McKinnon

Directora General y cofundadora de Global
Disability Innovation Hub

Jon Froehlich

Cofundador de Project Sidewalk

Katherine Chacón Martínez

Responsable técnico de accesibilidad,
World Enabled

Kay Inckle

Responsable de Campañas y Política
de Wheels for Wellbeing

Lauramaria Pedraza Sanchez

Especialista en Género, Diversidad e Inclusión
del Banco Interamericano de Desarrollo, División
de Transporte

Maureen Ava Mata

Gestora de proyectos, Women with Disabilities
Leap to Social and Economic Progress, Inc.
(WOWLEAP)

Paulo Krauss

Director Técnico de la Agencia de Desarrollo e
Innovación de Curitiba

Quemuel Arroyo

Director de Accesibilidad y Asesor Principal
del Presidente y Consejero Delegado de la
Autoridad de Transporte Metropolitano del
Estado de Nueva York (MTA)

Risna Utami

Fundador/Director Ejecutivo de OHANA
Indonesia

Referencias

Altiraifi, A. (2019, julio 26). Advancing economic security for people with disabilities. American Progress. <https://www.americanprogress.org/article/advancing-economic-security-people-disabilities/>

Donnellan, L. (2023, enero 18). Disability tech is a game changer for 2023 and beyond. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/laureldonnellan/2023/01/18/disability-tech-is-a-game-changer-for-2023-and-beyond/?sh=13b6b4a45837>

United Nations. Disability, accessibility and sustainable urban development. Department of Economic and Social Affairs. <https://social.desa.un.org/issues/disability/disability-issues/disability-accessibility-and-sustainable-urban-development>

World Economic Forum. (2023, diciembre 18). Driving disability inclusion is more than a moral imperative – it's a business one. <https://www.weforum.org/stories/2023/12/driving-disability-inclusion-is-more-than-a-moral-imperative-it-s-a-business-one/>

World Economic Forum. (2024, enero 30). This is how inclusion benefits the global economy, according to experts at Davos. <https://www.weforum.org/stories/2024/01/how-inclusion-benefits-global-economy/#:~:text=On%20disability%20inclusion&text=People%20with%20disabilities%20and%20their,an%20economic%20opportunity%20for%20business>

World Vision. (2023, enero 6). What you need to know about disability + poverty. <https://www.wvi.org/stories/child-sponsorship/what-you-need-know-about-disability-poverty>

Acceso para todas las personas mediante la Accesibilidad universal

En representación de



Implementado por

