



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

Barreras de accesibilidad en transporte público para personas con discapacidad.

Autores:

Santana Bailón Luis Gerardo

Tutor:

Lic. Mercy Teresa Sancan Moreira, Mg.

Facultad de Ciencias de la Salud

Carrera de Terapia Ocupacional

Manta – Manabí

DEDICATORIA

A Dios, por ser mi guía constante, por darme la fuerza y la sabiduría necesarias para alcanzar este logro.

A mis padres, por su amor incondicional, por ser mi ejemplo de perseverancia y por creer en mí incluso en los momentos más difíciles. Su apoyo y sacrificio han sido mi mayor inspiración.

A mis docentes y mentores, quienes con su conocimiento y dedicación me motivaron a crecer profesionalmente y a mantener la pasión por el aprendizaje.

A las personas con discapacidad que día a día enfrentan barreras, visibles e invisibles, con valentía y determinación. Este trabajo es un pequeño paso hacia un mundo más accesible e inclusivo.

Y, finalmente, a mí mismo, por no rendirme, por superar cada obstáculo y por demostrar que los sueños son alcanzables con esfuerzo y fe.

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a mi docente tutora de este proyecto, cuya orientación, experiencia y paciencia fueron esenciales para la realización de este trabajo. Sus aportes y críticas constructivas enriquecieron significativamente el proceso y me ayudaron a desarrollar un análisis riguroso y fundamentado.

A los docentes que me formaron durante mi carrera, les agradezco profundamente por haber sembrado en mí el interés por la investigación y por fomentar mi crecimiento académico y profesional. Su dedicación y compromiso son un ejemplo que llevaré siempre conmigo.

A mi familia, les debo todo mi reconocimiento por su apoyo constante, no solo en este proyecto, sino a lo largo de mi vida. Gracias por ser mi pilar emocional, por alentarme en los momentos de duda y por celebrar conmigo cada logro. Su amor y confianza me han impulsado a superar cada desafío.

Asimismo, extiendo mi gratitud a los autores y trabajos que constituyeron el núcleo de esta investigación. Las ideas, perspectivas y análisis encontrados en la literatura consultada fueron fundamentales para construir un estudio que aspira a ser una contribución significativa.

Finalmente, agradezco a mis amigos y colegas, quienes con su compañía, consejos y ánimo hicieron de este proceso un camino más enriquecedor. A todos los que, de manera directa o indirecta, contribuyeron a la culminación de este proyecto, les estaré eternamente agradecido.

ÍNDICE

Dedicatoria	2
Agradecimiento	3
Índice.....	4
Resumen.....	6
Abstract	6
CAPÍTULO 1	8
1. Introducción	8
CAPÍTULO 2.....	12
2. Marco Teórico	12
2.1 <i>Accesibilidad y Transporte</i>	12
2.2 <i>Barreras</i>	13
2.3 <i>Discapacidad</i>	14
2.4 <i>Fundamentación legal</i>	17
2.5 <i>Terapia ocupacional y su rol en la accesibilidad</i>	18
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA	19
3.1 <i>Definición del método sistemático</i>	19
3.2 <i>Criterios de inclusión del estudio</i>	20
3.3 <i>Criterios de exclusión del estudio</i>	20
3.4 <i>Evaluación de la validez de los estudios primarios</i>	20

<i>3.5 Análisis del contenido de los artículos seleccionados</i>	21
Diagrama de flujo PRISMA.....	21
CAPÍTULO 4: DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS	22
<i>4.1 Descripción de los resultados según los objetivos</i>	22
<i>4.1.4 Resultado global según el objetivo general</i>	25
CAPÍTULO 5: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	26
CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	29
<i>6.1 Conclusiones</i>	29
<i>6.2 Recomendaciones</i>	30
BIBLIOGRAFÍAS	¡Error! Marcador no definido.
Anexo B : Artículos que se emplearon dentro de la sistematización	35

RESUMEN

El objetivo general de la presente investigación fue determinar el impacto de las barreras de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad. Con el sustento metodológico de un estudio con carácter descriptivo de enfoque cualitativo y un tipo de corte transversal. Haciendo uso de la metodología PRISMA, los cuales permitieron conceptualizar los tipos de barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad, como físicas, sensoriales, cognitivas, actitudinales, económicas e institucionales que al integrarse vulneran los derechos ocupacionales de esta población. Seguidamente, generaron la identificación de las adaptaciones y estrategias utilizadas por las personas con discapacidad para superar las barreras en el transporte público, por lo que se evidenció que las personas con discapacidad para adaptarse al entorno han hecho uso de una conducta adaptativa al medio ambiente que le rodea y no ha desarrollado elementos de apoyo adicionales a la adaptación de lo que ya existe, lo que genera algunos casos dependencia de terceros, restringiendo la percepción de autonomía. Y finalmente, se procedió a indagar propuestas de intervención desde la terapia ocupacional para optimizar el acceso a los transportes públicos para las personas con discapacidad. Es importante referir que la documentación analizada no presentó recomendaciones específicas sin embargo, se podrían transpolar al escenario de la terapia ocupacional como participación de las personas con discapacidad para el diseño de políticas de transporte, así como, promover el uso del transporte en un ambiente funcional para las personas con discapacidad como premisa de la terapia ocupacional.

Palabras claves: barreras de accesibilidad, transporte público, personas con discapacidad, Método PRISMA, terapia ocupacional.

ABSTRACT

The overall objective of this research was to determine the impact of accessibility barriers in public transportation for people with disabilities. The study followed a descriptive design with a qualitative approach and a cross-sectional scope, employing the PRISMA methodology. This framework made it possible to conceptualize the types of accessibility barriers in public transport: physical, sensory, cognitive, attitudinal, economic, and institutional, which, in combination, undermine the occupational rights of this population. The review also identified the adaptations and strategies people with disabilities use to overcome

these barriers. Findings show that users often rely on adaptive behavior within their environment rather than on additional support devices, which in some cases leads to dependence on third parties and limits their sense of autonomy. Finally, the study explored proposals for occupational-therapy interventions aimed at optimizing access to public transportation for people with disabilities. Although the documents analyzed did not provide specific recommendations, their insights can be translated to occupational-therapy practice for example, involving people with disabilities in transport policy design and promoting functional, disability-friendly transport environments, both core premises of occupational therapy.

Keywords: accessibility barriers, public transportation, people with disabilities, PRISMA method, occupational therapy.

CAPÍTULO 1

1. Introducción

La accesibilidad universal, como derecho esencial, garantiza la igualdad de oportunidades y la participación integral de todas las personas en la sociedad. En el ámbito del transporte público, este principio resulta especialmente relevante, ya que facilita el acceso a servicios fundamentales como el empleo, la educación y la atención sanitaria. Sin embargo, para las personas con discapacidad, las deficiencias en la accesibilidad del transporte representan un desafío significativo que limita su independencia, restringe su desempeño ocupacional y afecta negativamente su calidad de vida (Bañuelos Hernández et al. 2022).

Desde la perspectiva de la terapia ocupacional, la movilidad se entiende no solo como un medio para desplazarse físicamente, sino también como un elemento clave para la integración social y la realización de actividades significativas. La existencia de barreras físicas, sensoriales, comunicativas y actitudinales en los sistemas de transporte público no solo viola los derechos de las personas con discapacidad (Fernández et al. 2023), sino que conjuntamente interfiere con su capacidad de participar en actividades cotidianas, profesionales y entretenidas.

La terapia ocupacional cumple un rol clave al detectar y ocuparse sobre aquellos elementos que pueden limitar la independencia y participación de los individuos en su vida diaria. La labor de los profesionales en terapia ocupacional no se centra únicamente en realizar adaptaciones personalizadas, sino también en transformar los entornos físicos, sociales y normativos, de esta manera promueve ajustes razonables y un diseño inclusivo, por ejemplo, en los procedimientos de transporte público, favoreciendo así la accesibilidad y la inclusión a los usuarios. (Da Silva, 2024).

Según los datos de la Organización Mundial de la Salud OMS o WHO OMS, (2025), según sus siglas en inglés el 16% de la población mundial vive con algún tipo de discapacidad. De esta cifra, alrededor de 85 millones de personas están en Latinoamérica. A pesar de la existencia de leyes como la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en los EEUU Congreso, (2011), que menciona y otros estándares internacionales, las barreras de accesibilidad en el transporte público continúan siendo un desafío significativo para las personas con discapacidad, limitando su autonomía, su capacidad de participar en actividades laborales, educativas y sociales, y afectando negativamente su calidad de vida.

En Chile, Jiron y Mancilla, (2013), señalan que la accesibilidad es reconocida como uno de los principales factores que generan exclusión social en las ciudades. Por ello, muchas intervenciones urbanas buscan ampliar la oferta de transporte como una manera de abordar este problema. Sin embargo, un análisis más profundo de las prácticas de movilidad diaria revela que, aunque el transporte constituye un reto importante para la accesibilidad, existen otras barreras que también deben ser tomadas en cuenta. Estas barreras reflejan la diversidad de obstáculos que las personas enfrentan en su vida cotidiana, lo que implica comprender los ritmos, las rutinas y los hábitos que caracterizan la vida diaria, los cuales añaden complejidad al concepto de accesibilidad.

La Constitución de la República del Ecuador Ecuador, (2008): Capítulo Segundo: Derechos del Buen Vivir: Sección Sexta: Personas con Discapacidad: artículo 47, hace referencia a que:

El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.

Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a:

1. La atención especializada en las entidades públicas y privadas que presten servicios de salud para sus necesidades específicas, que incluirá la provisión de medicamentos de forma gratuita, en particular para aquellas personas que requieran tratamiento de por vida.
2. La rehabilitación integral y la asistencia permanente, que incluirán las correspondientes ayudas técnicas.
3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.
4. Exenciones en el régimen tributario.
5. El trabajo en condiciones de igualdad de oportunidades, que fomente sus capacidades y potencialidades, a través de políticas que permitan su incorporación en entidades públicas y privadas.

6. Una vivienda adecuada, con facilidades de acceso y condiciones necesarias para atender su discapacidad y para procurar el mayor grado de autonomía en su vida cotidiana. Las personas con discapacidad que no puedan ser atendidas por sus familiares durante el día, o que no tengan donde residir de forma permanente, dispondrán de centros de acogida para su albergue.

7. Una educación que desarrolle sus potencialidades y habilidades para su integración y participación en igualdad de condiciones. Se garantizará su educación dentro de la educación regular. Los planteles regulares incorporarán trato diferenciado y los de atención especial la educación especializada. Los establecimientos educativos cumplirán normas de accesibilidad para personas con discapacidad e implementarán un sistema de becas que responda a las condiciones económicas de este grupo.

8. La educación especializada para las personas con discapacidad intelectual y el fomento de sus capacidades mediante la creación de centros educativos y programas de enseñanza específicos.

9. La atención psicológica gratuita para las personas con discapacidad y sus familias, en particular en caso de discapacidad intelectual.

10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas.

11. El acceso a mecanismos, medios y formas alternativas de comunicación, entre ellos el lenguaje de señas para personas sordas, el oralismo y el sistema braille.

En otra línea de ideas, Manta ubicada en Manabí es una ciudad que a pesar de ser pequeña presenta grandes barreras que impiden el acceso al transporte público a las personas con discapacidad, en la actualidad estas barreras limitan la autonomía de las personas con discapacidad, situación que para un futuro profesional terapeuta ocupacional es indispensable indagar sobre esta problemática. Aunque, el rol del terapeuta ocupacional en esta área resulta desconocido.

Ya que puede diseñar, proyectar y construir el entorno en el que las personas llevan a cabo las ocupaciones y diario vivir, en este caso en articular como es el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, para que de esta forma sea más inclusivo y accesible,

en la actualidad estas barreras limitan la autonomía de estas, sin embargo, el abordaje del terapeuta ocupacional resulta fundamental en la calidad de vida.

El siguiente estudio explora “las barreras de accesibilidad en el transporte público desde la perspectiva de la terapia ocupacional, centrándonos en la manera en que estas limitaciones influyen en la funcionalidad y participación de todos los usuarios en sus actividades de la vida diaria. De esta manera se realiza una revisión bibliográfica que busca el reconocimiento de los principales obstáculos, adaptaciones y estrategias que las personas con discapacidad emplean para superarlos. Así mismo, se pretende identificar propuestas para la intervención desde el profesional de terapia ocupacional contribuyendo al mejorar el acceso y la experiencia del uso del transporte público. Por ende, en el desarrollo del estudio se elaboran las siguientes interrogantes: ¿Qué tipos de barreras de accesibilidad enfrentan las personas con discapacidad en el transporte público?; ¿Qué adaptaciones y estrategias utilizan para superarlas? Y por último, ¿Qué propuestas de intervención pueden implementar los terapeutas ocupacionales para mejorar el acceso al transporte público?

El siguiente proyecto de investigación, titulado “Barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad”, aborda el tema desde la mirada de la terapia ocupacional, con el objetivo de visibilizar y analizar los obstáculos que inciden en la calidad de vida de este grupo poblacional, así como para poner estrategias e intervenciones pertinentes. Desde esa perspectiva la investigación entiende las barreras de accesibilidad como elementos que restringen el desempeño ocupacional, lo que permite orientar la búsqueda de soluciones prácticas y sostenibles. De esta manera, se busca que las personas puedan desenvolverse con mayor autonomía y eficacia, favoreciendo su participación social y laboral en distintos entornos (Jiménez Echenique, 2020).

La investigación tiene escasas referencias bibliográficas, es importante realizar una revisión exhaustiva de todas las fuentes disponibles, incluso aquellas no tradicionales como informes técnicos o testimonios de expertos. Además, es necesario reconocer y explicar las limitaciones inherentes debido a la falta de información, lo que ayuda a contextualizar los resultados y a aportar un marco claro y definido al estudio.

El objetivo general de esta investigación es determinar el impacto de las barreras de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad. De manera

específica, se plantea conceptualizar los tipos de barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad, identificar las adaptaciones y estrategias utilizadas por las personas con discapacidad para superar las barreras en el transporte público, e indagar propuestas de intervención desde la terapia ocupacional para optimizar el acceso a los transportes públicos para las personas con discapacidad.

CAPÍTULO 2

2. Marco Teórico

2.1 Accesibilidad y Transporte.

La accesibilidad universal está relacionada con los ámbitos de la diversidad funcional, esta noción estaba asociada a la disolución de barreras físicas para facilitar el acceso a los entornos arquitectónicos, ampliándose esta idea parcial para englobar a la persona y a su entorno, como un todo “abarcando el medio físico, los transportes, la educación, el deporte, la cultura, el ocio o la sociedad de la información” (López, 2016, p. 23).

Gento & Elorduy (2016) definen la accesibilidad como la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Pindado (2006) menciona que, en cuanto a la accesibilidad al transporte público, desde hacía tiempo se contemplaba la reserva de asientos para personas mayores, lisiados y madres con niños. Sin embargo, ni los vehículos ni las estaciones o andenes habían sido pensados para mejorar la accesibilidad. Pronto se pasó a una etapa en que la velocidad parecía ser cada vez más importante, al tiempo que se ignoraba a las personas que no se movían, o lo hacían lentamente. Simultáneamente se incrementaban no sólo las barreras sociales sino también las físicas, sobre todo en ciudades con más tráfico y peor transporte público, lo que añadía día a día nuevos obstáculos a la vida cotidiana de las personas con discapacidad.

Según el Diccionario de la Real Academia Española (s/f) accesibilidad significa “calidad de accesible”, accesible tiene varias acepciones, definiéndose como “que tiene acceso”, “de fácil acceso o trato”, o de “fácil comprensión, inteligible”. Estas precisiones van más allá de los aspectos espaciales e incluyen factores relacionados con la forma de

comunicarnos y las actitudes que adoptamos. Se trata de un conjunto de características que aseguran que cualquier espacio, servicio, sistema de gestión o mantenimiento se diseñe, implemente o ajuste para ser accesible a la mayor cantidad de personas, promoviendo la comodidad, la seguridad y la equidad.

Un sistema de transportes se considera verdaderamente accesible cuando permite a todas las personas cubrir sus necesidades de movilidad de forma autónoma y segura. Para ello, es fundamental que las estaciones o paradas estén diseñadas con las condiciones adecuadas facilitando el desplazamiento no solo de quienes usan silla de ruedas sino también de aquellas personas con discapacidades físicas o sensoriales punto del mismo modo, los vehículos deben incorporar soluciones técnicas que favorezcan una comunicación clara y efectiva, de manera que cada usuario pueda orientarse, comprender la información y disfrutar de un servicio que responda a sus necesidades. Un sistema de transporte que cumpla con estos requisitos no solo beneficia a las personas con discapacidad, sino a toda la comunidad (Pindado, 2006).

2.2. Barreras.

Para el Ministerio de Salud Pública del Ecuador (2018), las personas con discapacidad (PCD) enfrentan limitaciones diarias, que incluyen cuestiones de accesibilidad y condiciones que les permiten ejercer su autonomía y participación social. Esto puede dificultar o perjudicar su desarrollo profesional, cognitivo y psicológico y, en última instancia, contribuir a su exclusión social. Aunque casi todas las personas han enfrentado dificultades en algún momento, las barreras pueden ser más frecuentes e impactantes para las PCD.

Las barreras físicas son obstáculos estructurales en el entorno natural o artificial que dificultan o limitan la movilidad o el acceso a un espacio; estas incluyen escalones y curvas que impiden que las personas con movilidad reducida ingresen a los edificios o caminen por las aceras. Una de las discapacidades más comunes es la movilidad reducida, ya sea por accidentes, enfermedades o de manera temporal (Guillen et al, 2022).

“La cadena de transporte no es plenamente accesible a causa de la existencia de obstáculos o barreras que impiden la consecución de los objetivos de muchos ciudadanos. Se pueden diferenciar varios tipos de barreras: las ambientales en relación al entorno y al propio medio de transporte, y las interactivas en las que es fundamental contar con canales de comunicación y relación que funcionen con fluidez. Las personas con discapacidad sufren en

mayor medida situaciones de inaccesibilidad ya que a sus condiciones físicas, sensoriales o intelectuales individuales se añaden las barreras ambientales o interactivas” (Pindado, 2006).

Ese mismo autor señala que la accesibilidad en el transporte público se ve especialmente condicionada por la conexión entre la acera, el andén y el vehículo, un punto clave en la cadena de movilidad que influye directamente en la comodidad, seguridad y autonomía con la que las personas pueden subir o bajar punto a esto se suman otros problemas presentes tanto en las estaciones como en los propios vehículos.

En las estaciones, aunque existen soluciones para salvar los cambios del nivel, persiste limitaciones como la ausencia de aseos adaptados, la dificultad de comunicación con el personal debido a las taquillas elevadas, la escasa señalización o largas distancias a recorrer, especialmente en terminales de Gran tamaño como aeropuertos o estaciones ferroviarias.

Incluso se identifican más obstáculos como suelos resbaladizos o la falta de plazas de estacionamiento reservadas, la falta de normativas claras con diseño accesible y la influencia en la cultura ciudadana que se ve reflejada, en la actitud de algunos conductores que representan retos importantes en la accesibilidad. Es necesario integrar soluciones específicas para los usuarios con discapacidades sensoriales, por ejemplo, pavimentos diferenciados para personas ciegas o sistemas de comunicación accesibles para personas sordas resultando primordiales para avanzar hacia un transporte verdaderamente inclusivo.

2.3. Discapacidad.

2.3.1 Definición

La Organización Mundial de la Salud (2018) señala que la discapacidad es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Entendiéndose a las deficiencias como los problemas que afectan a una estructura o función corporal; a las limitaciones de la actividad como aquellas dificultades para ejecutar acciones o tareas; y a las restricciones de la participación como los problemas para participar en situaciones vitales.

2.3.2 Historia de la discapacidad

A lo largo de la historia se han producido diferentes cambios en la forma de concebir la discapacidad y a las personas con discapacidad, López (2019) nos relata los siguientes hechos:

La posición social de las personas con discapacidad ha cambiado enormemente a lo largo de la historia, desde un modelo denominado como tradicional o de la prescindencia, el cual relegaba a las personas con discapacidad a una situación de exclusión y segregación, a otro modelo social que, basado en la autonomía personal y la autodeterminación, tiene como meta compartida principal, por todos los agentes sociales, la inclusión y la igualdad de derechos.

A lo largo de la historia la sociedad ha percibido la discapacidad como un cambio profundo, influido por factores culturales, religiosos y filosóficos. Por ejemplo, en la Antigua India ciertos textos legales asociaban la discapacidad con el “karma”, como el resultado de los pecados cometidos por las personas o sus padres, esta cruel creencia justificaba casos extremos como el infanticidio. Por otro lado, en la Esparta clásica, las leyes de Licurgo consentían que luego de una evaluación ciudadana, los recién nacidos con defectos físicos fueran arrojados desde el monte Taigeto.

Pensadores influyentes como Platón y Aristóteles respaldaron, en su momento, la exclusión de quienes consideraban “débiles” o “deficientes”. Sin embargo, con el humanismo del renacimiento y los ideales de igualdad de la Revolución Francesa, comenzó a gestarse un cambio de paradigma, que poco a poco dejó atrás las explicaciones demonológicas o sobrenaturales.

Durante el siglo XIX, los avances en medicina, psiquiatría, psicología, derecho y educación pusieron de relieve el papel de los factores sociales y ambientales en la superación de las limitaciones abriendo paso a una visión más inclusiva y cercana a los derechos humanos. Este recorrido evidencia un tránsito desde la exclusión y la segregación hacia la integración y rehabilitación. Bajo este nuevo enfoque, la discapacidad dejó de interpretarse como una condena, para ser entendida desde perspectiva científica vinculadas a la salud y la enfermedad. En ese marco, las personas con discapacidad comenzaron a ser reconocidas por su valor y capacidades, especialmente cuando contaban con las oportunidades y apoyos necesarios para rehabilitarse y participar activamente en la sociedad. En las últimas décadas, se desarrolla el Modelo de la Autonomía Personal, que promueve la autodeterminación de las personas con discapacidad, tanto en su rehabilitación como en el control de sus vidas, rompiendo con enfoques paternalistas. Este enfoque, influido por el modelo biopsicosocial, impulsa la eliminación de barreras físicas y sociales, dando origen al concepto de “Accesibilidad

Universal y Diseño para Todos”, que establece principios para crear entornos accesibles capaces de atender las necesidades de todas las personas.

2.3.3 Clasificación de discapacidades

Según el Instituto Nacional de estadística geográfica e informática (2016) presenta una clasificación donde incluye tanto deficiencias como discapacidades, sin la pretensión de diferenciarlas entre sí, buscando clasificarlas según el órgano, función o área del cuerpo afectada o donde se manifiesta la limitación.

2.3.4 Discapacidades sensoriales y de la comunicación.

Discapacidades visuales.

Discapacidades auditivas.

Discapacidades del hablar (mudez).

Discapacidades de la comunicación y comprensión del lenguaje.

2.3.5 Discapacidades Motrices.

Discapacidades de las extremidades inferiores, tronco, cuello y cabeza.

Discapacidades de las extremidades superiores.

Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades motrices.

2.3.6 Discapacidades Mentales.

Discapacidades intelectuales (retraso mental).

Discapacidades conductuales y otras mentales.

Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades mentales.

2.3.7 Discapacidades múltiples y otras.

Discapacidades múltiples.

Otro tipo de discapacidades.

Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades múltiples y otras.

2.3.8 Claves Especiales.

Tipo De Discapacidad No Especificada. Las que indican discapacidad, pero no de qué tipo, las que no se consideran discapacidades, las que indican desconocimiento y las que no permiten saber si existe o no la discapacidad.

2.4 Fundamentación legal.

El reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad no se basa en considerarlas sujetos específicos que requieren derechos especiales, sino en garantizar que los derechos fundamentales sean accesibles para quienes no los tienen plenamente asegurados.

Los derechos humanos son universales y pertenecen a todas las personas, sin importar su nacionalidad, lugar de residencia, género, origen étnico, color de piel, religión, idioma u otra característica. Son iguales para todos, sin excepción ni discriminación, y están estrechamente conectados entre sí, siendo interdependientes e indivisibles.

Derecho a la accesibilidad en la Ley Orgánica de Discapacidades

Según la Ley Orgánica de Discapacidades Boletín Oficial del estado N° 796, martes 25 de septiembre del 2012, expresa sobre la accesibilidad en el Artículo 58 lo siguiente:

Accesibilidad. -Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Accesibilidad en el transporte. -Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. El Artículo 61 de este mismo cuerpo legal con referencia al derecho de accesibilidad al transporte público dispone que, dentro de las competencias entregadas a los organismos seccionales, deban cumplir con las exigencias previas a las concesiones de permisos.

Unidades accesibles. -Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades cuenten con las adecuaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad

con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial.

“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 394).

"Las personas invidentes, sordomudos, con movilidad reducida u otras personas con discapacidad, gozarán de los siguientes derechos y preferencias, además de los comunes a los peatones: Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares; Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas a sus necesidades que garanticen su seguridad; y, Gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos" (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012, art. 267).

2.5 Terapia ocupacional y su rol en la accesibilidad.

En nuestro país, la figura del terapeuta ocupacional está muy presente en el ámbito de la rehabilitación física, readaptación y programas de atención centrada en la persona. Sin embargo, no se encuentra el mismo volumen de intervenciones en el área de la accesibilidad y mucho menos en el transporte público, sin embargo, la Terapia Ocupacional tiene especialmente en cuenta el contexto y el entorno que rodean a la persona además de todo aquello que le caracteriza por lo que el tomar el transporte público se vuelve una actividad de la vida diaria.

El terapeuta ocupacional desempeña un papel clave en la mejora de la accesibilidad del transporte público, trabajando para que las personas con discapacidad puedan desplazarse de manera segura, autónoma y con igualdad de oportunidades. Su labor comienza con la evaluación de las barreras físicas y operativas presentes en los diferentes medios y entornos de transporte como autobuses, trenes, metros y estaciones, analizando cómo afectan a quienes tienen movilidad reducida o presentan discapacidades sensoriales o cognitivas.

A partir de este diagnóstico, propone soluciones viables que puedan incluir la adaptación de vehículos y andenes, la incorporación de dispositivos de apoyo o la instalación de señalización accesible. También asesora a los responsables de planificación y diseño de los sistemas de transporte para que las nuevas infraestructuras contemplen las necesidades de personas con diferentes capacidades, garantizando así un acceso sin restricciones.

Su trabajo no se limita al entorno físico: el terapeuta ocupacional colabora directamente con las personas con discapacidad para enseñarles a utilizar el transporte público de manera segura y eficiente, esto puede implicar instruir en el uso de herramientas y recursos como rampas, ascensores, pulsadores accesibles o sistemas de información auditivos y visuales. Además, fomenta la autonomía, la seguridad personal y la conciencia espacial, brindando estrategias para afrontar los retos que puedan surgir durante los desplazamientos. En conjunto esta labor no solo contribuye a eliminar las barreras físicas, sino que impulsa la inclusión social, defendiendo el derecho a la movilidad y a la participación plena en la comunidad.

CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA

3.1 Definición del método sistemático

El presente estudio fue desarrollado desde el punto de vista metodológico con carácter descriptivo de enfoque cualitativo y un tipo de corte transversal. En el proceso de recolección de información fue aplicada la técnica de revisión y análisis de contenido de los artículos científicos y la selección fue desarrollada haciendo uso de la metodología *PRISMA Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses 2021*. El cual, según Page et al. (2021): “constituye una guía metodológica ampliamente reconocida que busca elevar la calidad, la transparencia y la exhaustividad en la elaboración y presentación de revisiones sistemáticas y metaanálisis” (p. 46).

Estos datos resultantes permitieron la materialización de los objetivos establecidos y generó una perspectiva actualizada de la Terapia Ocupacional (TO). Para garantizar la

relevancia y actualidad de los hallazgos, el período de búsqueda se acotó a estudios publicados entre los años 2020 y 2025, la revisión fue desarrollada empleando bases de datos bibliográficas reconocidas por el alcance y calidad: Scopus, Web of Science (WOS), Dialnet y ERIC. De este enfoque metodológico resultó una visión integral con respecto a las tendencias actuales de las barreras de accesibilidad en transporte público para personas con discapacidad.

3.2 Criterios de inclusión del estudio

- El periodo de selección de los artículos es de los últimos cinco años (2020-2025).
- Artículos publicados en bases de datos como: Scopus, Web of Science (WOS), Dialnet, ERIC, Science Direct, Pub Med, Google Académico y otras revistas.
- El idioma de los artículos publicados: español, inglés.
- Palabras clave en los artículos: “Accessibility barriers”, “Public transportation AND/OR public transport”, “People with disabilities AND/OR persons with disabilities”, “Mobility limitations”, “Transportation accessibility”, “Disabled persons”, “Inclusive transport”, “Transportation equity”. Y español: “Barreras de accesibilidad”, “Transporte público”, “Personas con discapacidad”, “Limitaciones de movilidad”, “Accesibilidad en el transporte”, “Personas con movilidad reducida”, “Transporte inclusivo”, “Equidad en el transporte”
- El acceso de los artículos: libre.
- Artículos con datos relacionados a barreras de accesibilidad en transporte público para personas con discapacidad.

3.3 Criterios de exclusión del estudio

- Artículos cuya fecha de publicación fuera anterior al 2012.
- Artículos publicados en idiomas diferentes a: español, inglés.
- Artículos incompletos o que no fueran de libre acceso.
- Artículos que no incluyeran las palabras claves definidas para la búsqueda o que no contaran con información referente barreras de accesibilidad en transporte público para personas con discapacidad.

3.4 Evaluación de la validez de los estudios primarios

Seguidamente a la búsqueda desarrollada fueron identificados 72 artículos, los cuales, fueron procesado según la metodología PRISMA, como se demuestra en el Anexo A. En la fase de cribado fueron eliminados, duplicados 9, excluidos por no ser de libre acceso 5 y 28 luego de leer el resumen, siendo un total de 30 artículos. Seguidamente, se procedió a

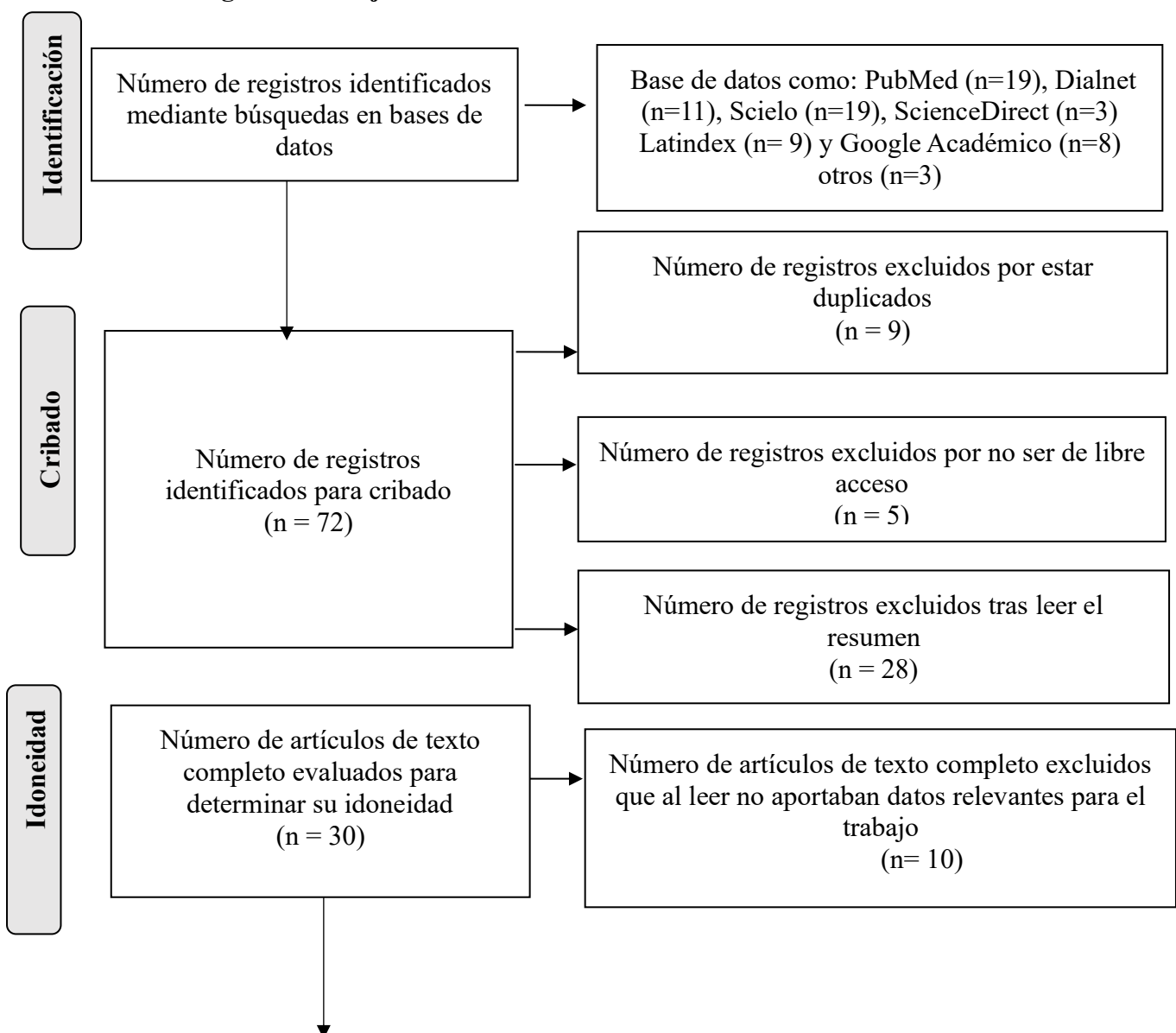
la lectura de los resúmenes de los artículos seleccionados, sin embargo, se eliminaron 10 artículos por no aportar datos relevantes para la investigación, generando definitivamente 20 artículos para el desarrollo del estudio.

3.5 Análisis del contenido de los artículos seleccionados

La dinámica del análisis de contenido de los artículos se generó mediante una lectura, síntesis y extracción de la información requerida, de esta manera se proporcionó las respuesta a cada uno de los objetivos previamente establecidos, la cual, se consolidó en una tabla que fue diseñada a razón de que se presente la información más destacada cada uno de los artículos seleccionados como: fecha de elaboración, autores, título, base de datos origen, aspecto metodológicos, URL/DOI, resultados y conclusiones, como se presenta en el Anexo B. Para seguidamente, desarrollar la discusión de los resultados mediante la valoración de los hallazgos encontrados y finalmente redactar las conclusiones.

FIGURA A.

Diagrama de flujo PRISMA



Número de estudios incluidos
en el estudio (n = 20)

CAPÍTULO 4: DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 Descripción de los resultados según los objetivos

4.1.1 Resultado del objetivo específico 1

Objetivo 1. Conceptualizar los tipos de barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad

Desde la óptica de la TO, las barreras de accesibilidad son parámetros contextuales que limitan el desempeño ocupacional de la movilidad comunitaria, esto impacta la participación y autonomía de las personas con discapacidad. Es por ello que en el presente estudio se presentan diversos autores que convergen en la existencias de barreras físicas y arquitectónicas, como falta de rampas, accesos inadecuados o deterioro de infraestructura como lo son Moreno, (2022); Pinzón, (2024), ya que consideran que restringen el desempeño funcional de las personas en la trayectoria cotidiana. En concordancia, Liu et al. (2023) evidencian que las personas usuarias de silla de ruedas manual solo pueden acceder al 1 % del área geográfica disponible para el resto de la población y quienes usan sillas de ruedas motorizadas al 25 %, identificando como principal barrera la falta o deterioro de aceras, lo que impide llegar a las paradas o al destino final, resaltando que la accesibilidad vehicular debe entenderse en conexión con la infraestructura urbana.

Sin embargo, el concepto trasciende al reconocerse que existen barreras comunicacionales y sensoriales, como la ausencia de información accesible o señalización inclusiva que generan exclusión de personas con discapacidad visual o auditiva (Elorduy González, 2024). De igual manera, se determinan sociales y actitudinales, referentes al trato del personal o los prejuicios sociales (Mwaka et al. 2024), siendo un aspecto concluyente en el análisis de la justicia ocupacional.

Por otra parte, Levine y Karner (2023), insertan una perspectiva estructural cuando refieren barreras normativas, informacionales y técnicas, originadas de acciones públicas que

se limitan al cumplimiento mínimo legal e invisibilizan la experiencia real del usuario. Desde este punto, se presenta el concepto de barreras institucionales pues se enfocan más en los físicos. Así mismo, Park y Chowdhury (2022), plantean el análisis de estas barreras de manera integral al considerar toda la cadena del viaje: acceso, espera, abordaje y descenso, en los que se demuestra que existe un perfil secuencial e interdependiente, en la gestión que estas personas desarrollan.

Consecuentemente, es real considerar que las barreras físicas corresponden al epicentro de la situación (Moreno, 2022; Pinzón, 2024), desde punto de vista ocupacional el nivel de trascendencia es mayor ya que es imperativo considerar la naturaleza multidimensional, incluyendo componentes físicos, sensoriales, sociales, económicos e institucionales que integran el entorno y que, al interactuar con las capacidades del individuo, establecen el nivel de participación efectiva en la comunidad (Levine y Karner, 2023; Mwaka et al., 2024).

Partiendo desde esta perspectiva, se demuestran divergencias entre los estudios cuyos enfoques son el diseño universal y los que plantean la necesidad de acciones más contextualizadas y participativas, encaminadas a responder hacia la accesibilidad como derecho humano y ocupacional.

4.1.2 Resultado del objetivo específico 2

Objetivo 2. Identificar las adaptaciones y estrategias utilizadas por las personas con discapacidad para superar las barreras en el transporte público

La consideración existente de las barreras de accesibilidad en el transporte público por parte de las personas con discapacidad tiene una documentación limitada desde la dimensión individual, esto es un vacío en la TO, la cual se orienta al análisis de las estrategias adaptativas frente a limitaciones ocupacionales. En este sentido, algunos autores refieren que las acciones que se presentan con mayor frecuencia corresponden a la planificación anticipada del recorrido, la modificación de horarios o rutas, y el recurso a asistencia de terceros como medios para evitar o disminuir obstáculos físicos o actitudinales (Elorduy González, 2024; Liu et al., 2023). Aunque no dejan de ser ciertas estas acciones, demuestran una dependencia externa que realmente impacta sobre la autonomía ocupacional, transmutando el acceso al transporte en una acción supeditada a la negociación, improvisación y riesgo.

Es por ello, que desde la perspectiva de facilitadores contextuales, Mwaka et al. (2024), determinan la existencia de rampas funcionales, plataformas elevadoras, capacitación del

personal y anuncios accesibles que ayudan de forma indirecta a los usuarios para que los usuarios desarrollen autoeficacia y confianza en su desempeño de movilidad comunitaria.

Pero estos elementos corresponden a intervenciones del entorno, más que estrategias gestadas por las propias personas con discapacidad. En base a lo antes expuesto, Bezyak et al. (2020), plantean la observación a los usuarios que implementan ajustes cotidianos como evitar horas pico, seleccionar rutas más accesibles o viajar acompañados, demostrando la capacidad adaptativa, que se enfoca en reducir los niveles de riesgo y no en establecer una transformación del entorno.

Por otra parte, Moreno (2022) y Pinzón (2024), no consideran estrategias personales de afrontamiento, que coincide con Park y Chowdhury (2022), pues identifican una escasez generalizada de investigación sobre las rutinas compensatorias empleadas por los individuos, a razón de mantenerse activos en el ámbito ocupacional, considerando al sistema de transporte no inclusivo. En cambio, Levine y Karner (2023) manifiestan que las acciones a nivel de procesos de planificación y toma de decisiones públicas pueden asumirse como una gestión de empoderamiento ocupacional. Ejemplos como el programa desarrollado en Chile para estudiantes con discapacidad intelectual muestran que el acompañamiento estructurado puede potenciar habilidades sociales, volitivas y de desplazamiento independiente, favoreciendo la autodeterminación (Torres Cáceres, 2028).

4.1.3 Resultado del objetivo específico 3

Objetivo 3. Indagar propuestas de intervención desde la terapia ocupacional para optimizar el acceso a los transportes públicos para las personas con discapacidad

En este apartado, es importante referir que la mayoría de la literatura analizado no considera de forma explícita intervenciones propias de la TO, no obstante, se pueden considerar propuestas congruentes con el enfoque hacia la promoción de la participación y el desempeño ocupacional en contextos comunitarios. Como el caso de (Elorduy González, 2024; Mwaka et al., 2024), que coinciden en la imperiosa necesidad de la intervención sobre el entorno físico mediante la adaptación del ambiente del sistema de transporte: instalación de rampas funcionales, plataformas elevadoras, adecuación de accesos y correcta demarcación de espacios reservados (Elorduy González, 2024; Mwaka et al., 2024). Es por medio de estas actividades que se contribuye a la reducción de las barreras físicas y ampliación de las oportunidades de movilidad independiente, en concordancia con el enfoque ambiental de la

TO. Liu et al. (2023) aportan que la mejora de aceras y la conectividad peatonal es igualmente crítica para garantizar la llegada efectiva a las paradas de transporte.

El estudio de Torres-Cáceres (2018) presenta una intervención de Terapia Ocupacional desarrollada en una escuela especial en Chile, sustentada en el Modelo Kawa y el Modelo de Ocupación Humana. El terapeuta ocupacional empleó la *Assessment of Communication and Interaction Skills* (ACIS) y el *Volitional Questionnaire* (VQ) para evaluar y potenciar habilidades comunicativas, interacción social y motivación para la participación. Mediante sesiones personalizadas y actividades significativas, se lograron mejoras notables en la autonomía y la integración social de los participantes. De forma destacable, dos jóvenes alcanzaron la capacidad de desplazarse de manera independiente en transporte público, reflejando un avance sustancial en su participación comunitaria y autogestión.

Así mismo, las intervenciones analizadas se enfocan en el componente informacional y sensorial, contribuyendo a la implementación de señalética inclusiva, anuncios auditivos y material visual accesible, que favorezcan a las personas con discapacidad visual o auditiva (Mwaka et al., 2024; CONADIS, 2021). Ya que estas estrategias informan y fortalecen la autoeficacia ocupacional, contribuyendo a optimizar el desempeño autónomo en el desplazamiento.

Finalmente, Moreno (2022) y Gómez Rodríguez (2021) proponen la inclusión de personas con discapacidad en los procesos de planificación de rutas y equipamiento como una estrategia de empoderamiento y corresponsabilidad, mientras que experiencias como la de Torres Cáceres (2018) evidencian que la intervención directa y personalizada desde la TO puede favorecer no solo la independencia funcional, sino también la dignidad y la identidad personal. La evidencia del programa en Chile destaca la capacidad de la TO para generar transformaciones ocupacionales significativas más allá del entorno físico, actuando sobre procesos internos como la volición y la comunicación, elementos fundamentales para el ejercicio autónomo de la movilidad comunitaria.

4.1.4 Resultado global según el objetivo general

El estudio desarrollado permitió evidencias que las barreras de accesibilidad existentes en el transporte público tienen afectación negativa en la autonomía, participación social y el desempeño ocupacional de las personas con discapacidad, limitando el derecho al libre desplazamiento y ahondando en circunstancias de exclusión y desigualdad.

Estas barreras físicas, sensoriales, cognitivas, sociales, económicas e institucionales restringen el acceso operativo al transporte público, también crean consecuencias sistemáticas la reducción de oportunidades educativas, laborales y recreativas, deterioro de la calidad de vida, dependencia de terceros y vulneración del ejercicio pleno de ciudadanía. Por lo tanto, el transporte público, está muy distante de representar un medio de inclusión, para convertirse en un factor que restringe la participación comunitaria de las personas con discapacidad.

Desde la perspectiva de la Terapia Ocupacional, el impacto de las barreras se refleja en la limitación o alteración de la ocupación relacionada con la movilidad comunitaria, afectando directamente la autodeterminación y generando situaciones de injusticia ocupacional. Esto evidencia la urgencia de implementar gestiones integrales y multisectoriales que involucren a diversos actores para propiciar un cambio sustancial en el sistema de transporte, transformándolo en un entorno facilitador de la inclusión y la participación plena.

Asimismo, se destaca la efectividad de intervenciones centradas en la persona que abordan el desarrollo de habilidades comunicativas, sociales y volitivas, capaces de potenciar de manera significativa la autonomía y el uso independiente del transporte público por parte de las personas con discapacidad. Estos enfoques reflejan el impacto positivo de la Terapia Ocupacional como disciplina promotora de la participación social y la inclusión efectiva.

CAPÍTULO 5: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

El desarrollo de la revisión de la literatura ejecutado permitió determinar que barreras de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad son diversos y se presentan desde diferentes dimensiones: físicos, informacionales, sociales, actitudinales, normativos y técnicos. En este sentido Ricard et al. (2023), evidencia barreras que cambian según el tipo de discapacidad: física, sensorial, cognitiva, e impactan el uso del transporte público en las diversas etapas de la cadena de viaje considerando desde la salida del domicilio hasta la llegada al destino. Bajo esta perspectiva de cadena de accesibilidad ofrece una óptica amplia y específica de la situación.

De igual forma, Tournier et al. (2023), logran identificar barreras estructurales y sociales: falta de rampas, la ausencia de información auditiva o visual en paradas, y actitudes

negativas del personal del transporte. Las cuales afectan el acceso físico y la percepción de seguridad, autonomía y bienestar en la experiencia de desplazamiento. Por otra parte, Pineda et al. (2021), hace referencia a que en los países latinoamericanos las barreras arquitectónicas son predominantes, y en muchas oportunidades no cumplen con los criterios mínimos de accesibilidad. Ante lo expuesto, Bolaños Moreno (2022), concuerda al mencionar que las políticas públicas en Ecuador, aunque se encuentran debidamente formalizadas no consideran de manera integral el principio de accesibilidad universal en la planificación del transporte.

Complementariamente, el estudio de Liu et al. (2023) desde Estados Unidos aporta una evidencia cuantitativa valiosa que resalta disparidades espaciales significativas en la accesibilidad para usuarios de sillas de ruedas manuales, quienes solo pueden acceder al 1% del área geográfica disponible para la población general, mientras que usuarios de sillas motorizadas acceden a un 25%. Se identifica como barrera principal el deterioro o ausencia de aceras que impide llegar a las paradas o destinos finales, subrayando que la accesibilidad vehicular no es suficiente sin condiciones peatonales adecuadas. Este hallazgo resalta la necesidad de un enfoque holístico que integre infraestructura urbana y transporte, especialmente en zonas urbanas centrales donde la desigualdad espacial es más pronunciada.

Los estudios revisados demuestran escasa documentación sistemática de las estrategias personales o colectivas realizadas por las personas con discapacidad para hacer frente a las barreras del transporte público. Si bien Ricard et al. (2023), indican que la capacitación en viajes y el uso de autobuses con plataformas como facilitadores, corresponden a acciones que fueron desarrolladas por las entidades e incluso no necesariamente son estrategias desarrolladas por los propios usuarios.

En el estudio desarrollado por Pineda et al. (2021), en el que hacen referencia a que las investigaciones se orientan sobre la descripción de las barreras, omitiendo el proceso que desarrollan las personas con discapacidad para reorganizar las rutinas personales: usando ayudas técnicas o desarrollando mecanismos de afrontamiento. En este punto, en el que se demuestra la carencia de enfoque sobre las estrategias personales, es un vacío significativo desde la perspectiva de la TO, la cual, evalúa las capacidades adaptativas y el desempeño ocupacional del individuo ante entornos restrictivos.

Homologados con lo planteado Park y Chowdhury (2022), proponen la evaluación del transporte de manera integral considerando la cadena completa de trayecto, considerando el escenario para que terapeutas ocupacionales participen en cada fase con el diseño de acciones

analíticas análisis de tareas, entrenamiento funcional y acompañamiento gradual, de manera particular hacia profesionales con la necesidad de fortalecer las competencias en habilidades de movilidad comunitaria.

En paralelo, es básico considerar la educación y sensibilización de todas las personas que integran el sistema de transporte público, a razón de minimizar las barreras actitudinales que impactan directa e indirectamente la participación (Moreno, 2022). En este sentido, perspectivas similares consideran significativo la capacitación a los conductores y operadores en accesibilidad, derechos de las personas con discapacidad y trato adecuado, para de esta forma establecer un ambiente socialmente facilitador (Mwaka et al., 2024). Partiendo desde la óptica ocupacional, esto aporta la creación de contextos *enabling*, en los que la persona se percibe competente para ocupar el rol ciudadano.

Por otra parte, Levine y Karner (2023), enfatizan la significancia de la incorporación de personas con discapacidad de forma en los procesos de planificación, evaluación y diseño de políticas de transporte, esto se alinea perfectamente con los principios de empoderamiento, justicia ocupacional y participación enfocados en la persona que son adoptados por TO. Mediante esta estrategia se expone una intervención macrosistémica en la que el terapeuta ocupacional desempeña roles de mediador, educador y defensor de derechos, promoviendo sistemas inclusivos y sostenibles.

En Ecuador, la evaluación técnica de CONADIS (2021) revela fallas significativas en accesibilidad física, comunicacional y operacional del transporte masivo en Quito, evidenciando la necesidad de mejoras en infraestructura, señalización y formación del personal para ofrecer un servicio inclusivo y seguro.

Desde la perspectiva de la Terapia Ocupacional, Torres Cáceres (2028) demuestra que intervenciones centradas en la persona, orientadas a fortalecer habilidades comunicativas, sociales y volitivas, pueden potenciar la autonomía y el uso independiente del transporte público en personas con discapacidad intelectual. Este enfoque enfatiza la importancia de promover la participación activa y la dignidad del usuario mediante programas que desarrollen competencias funcionales para la movilidad comunitaria.

Adicionalmente, Tournier et al. (2023), insertan el concepto de autoeficacia, relacionando la percepción de control personal con la satisfacción al usar el transporte público. Este nexo es estratégico para la TO, pues refiere que más allá de la accesibilidad física, la percepción de competencia influye en la participación social. Es importante referir, que ningún

documento analizado establece propuestas claras desde la TO, no obstante, varios autores recomiendan acciones que pueden ser desarrolladas y adaptadas al campo de intervención ocupacional.

Como el caso de Grisé y Boisjoly (2021), que hacen referencia a un enfoque ascendente, donde las personas con discapacidad intervengan de forma activa en el diseño de las políticas de transporte. Lo cual, se encuentra homologado con los principios de la justicia ocupacional, en los que se motiva a la inclusión del usuario para la toma de decisiones, así como el reconocer los derechos que tienen como sujetos activos en la comunidad.

Finalmente, estudios como los de López (2016) y Gómez Rodríguez (2021) resaltan la importancia de estrategias integrales que incluyan mejoras en infraestructura, capacitación continua del personal y la participación activa de las personas con discapacidad en la planificación de políticas públicas, para avanzar hacia un transporte verdaderamente accesible e inclusivo.

CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

Para determinar el impacto de las barreras de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad, fue necesario conceptualizar los tipos de barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad. Por lo que se logró evidenciar que, en términos conceptuales, las barreras de accesibilidad no son únicamente los obstáculos físicos o arquitectónicos: como ausencia de rampas o mal diseño de accesos. Esto constituyen elementos sensoriales, cognitivos, actitudinales, económicos e institucionales, que al integrarse limitan la participación social y vulneran los derechos ocupacionales de esta población.

Seguidamente se procedió a identificar las adaptaciones y estrategias utilizadas por las personas con discapacidad para superar las barreras en el transporte público, en las que se pudo determinar que estas acuden a mecanismos principalmente compensatorios como la planificación anticipada, modificación de rutas, viajes acompañados o evitación de horarios críticos, para de esta forma utilizar el transporte público, aun con las diversas barreras presentes. Pero representan en muchos casos dependencia de terceros, elevados niveles de esfuerzo y una pérdida de autonomía, esto demuestra la asignación de una responsabilidad

injusta que tiene el individuo para hacer frente a los obstáculos que deberían resolverse desde el entorno.

Finalmente, se procedió a indagar propuestas de intervención desde la terapia ocupacional para optimizar el acceso a los transportes públicos para las personas con discapacidad. Aunque en la revisión desarrollada no se presentan propuestas explícitas desde la terapia ocupacional. Varios autores proponen recomendaciones que podrían llegar a ser traducidas y adaptadas al campo de intervención ocupacional. Como el caso de Grisé y Boisjoly (2021), que sugieren que las personas con discapacidad participen activamente en el diseño de las políticas de transporte. Alineándose con los principios de justicia ocupacional, que suscitan la inclusión del usuario en la toma de decisiones y el reconocimiento de los derechos como sujetos activos en la comunidad.

Por otra parte, la propuesta de Tournier et al. (2023), en la que se fomenta la capacitación en el uso del transporte y promover la cortesía de los conductores, como parte de la intervención en educación comunitaria y de entrenamiento funcional, aspectos que integran el margen de acción de la terapia ocupacional. Finalmente, Por último, los aportes de Ricard et al. (2023), al considerar la afectación de la baja autoeficacia y la insatisfacción con el transporte, se fortalece la necesidad del desarrollo de programas ocupacionales, en los que la prioridad sea adaptar el entorno y fortalecer las habilidades personales, la toma de decisiones autónoma y el empoderamiento del usuario para una movilidad segura y digna.

6.2 Recomendaciones

En base a las conclusiones presentadas es importante considerar, la incorporación de evaluaciones de accesibilidad en las que se consideren componentes físicos, sensoriales, cognitivos, sociales y económicos dentro del sistema de transporte público. Así mismo, promover el trabajo multidisciplinario entre terapeutas ocupacionales, urbanistas, ingenieros, decisores políticos y personas con discapacidad para desarrollar planes integrales de accesibilidad. Y, formular políticas públicas que reconozcan la accesibilidad como un derecho, abordándola desde la perspectiva de justicia ocupacional.

Así mismo, reducir la carga adaptativa del usuario con el establecimiento de sistemas accesibles por defecto: autobuses con adaptación universal, plataformas elevadoras funcionales, señalización táctil/auditiva. Diseñar programas de acompañamiento ocupacional para de esta forma fortalecer la autoeficacia y generen herramientas para el uso seguro del

transporte, sin fomentar la dependencia de terceros. Así como, el diseño de protocolos de viaje accesible y capacitaciones permanentes para conductores, con énfasis en trato digno, asistencia segura y apoyo puntual al usuario sin paternalismo.

Como última recomendación, efectuar programas de *travel training* liderados por terapeutas ocupacionales en los que se enseñe el uso efectivo del transporte público, gestión de rutas y resolución de imprevistos. Instituir acciones participativas de personas con discapacidad en los consejos de planificación y evaluación del transporte, desde la perspectiva del empoderamiento y justicia ocupacional. Y, el desarrollo de gestiones de sensibilización comunitaria y campañas de conciencia social, en los que se cambien las actitudes discriminatorias del entorno y promover una cultura de inclusión.

BIBLIOGRAFIAS

- Abajo Mastral, B. M. (2024). Propuesta de accesibilidad desde Terapia Ocupacional para personas con discapacidad en la estación de esquí de Formigal. *Revsita Sentares, 1(1)*, 1-15. <https://sentraes.unizar.es/record/146291/files/TAZ-TFG-2024-3876.pdf>
- Bañuelos Hernández, O. A., Correa Fuentes, D. A., Del Rocío Covarrubias Ruesga, M. S., y Cabrera Andrade, P. L. (2022). Evaluación por indicadores de accesibilidad universal en el espacio público. *Centro histórico de Manzanillo. Revista Legado de Arquitectura y Diseño, 17(32)*, 37-50. <https://www.redalyc.org/journal/4779/477970602004/477970602004.pdf>
- Bezyak, J. L., Sabella, S., Hammel, J., McDonald, K., Jones, R. A., y Barton, D. (2020). Community participation and public transportation barriers experienced by people with disabilities. *Disability and rehabilitation, 42(23)*, 3275-3283. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09638288.2019.1590469>
- Congreso. (2011). Ley de Estadounidenses con Discapacidad. *Congreso de los Estados Unidos*. <https://www.usa.gov/es/ada-derechos-personas-con-discapidades>
- Da Silva, P. V. (2024). Terapia ocupacional y educación inclusiva: Relato de experiencia de movilidad académica internacional de un estudiante brasileño en Chile. *Revista de Estudiantes de Terapia Ocupacional, 11(1)*, 77-94. <https://reto.ubo.cl/index.php/reto/article/view/208>

- De Castro, G. G., Camargos, A. S., y Farias, M. S. (2020). Urban accessibility barriers: daily life of families of children with neurological disabilities. *REFACS*, 8, 694–701. https://www.redalyc.org/journal/4979/497965721004/497965721004_1.pdf
- Ecuador. (2008). Constitución de la República de Ecuador.
- Elorduy González, J. L. (2024). Evaluación de la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física. *Revsita KES*, 1(2), 15-33. <https://portalcienciaytecnologia.jcyl.es/documentos/67b77fc28961de06593a9008>
- Fernández, L. B., Lorente, L. C., y Jurado-Ruiz, V. (2023). Programa de intervención en la movilidad en la comunidad desde la terapia ocupacional, tras lesión medular incompleta. *SANUM: revista científico-sanitaria*, 7(2), 6-14. <https://enfispo.es/servlet/articulo?codigo=9092415>
- Jiménez Echenique, J. (2020). Terapia ocupacional aplicada: La versatilidad de la disciplina. *Cuadernos Hospital de Clínicas*, 61(2), 86-93. <https://acortar.link/Wl3VEI>
- Jiron, P., y Mancilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile Norte Grande. *Geography Journal*, 56, 53–74. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>
- Levine, K., y Karner, A. (2023). Approaching accessibility: Four opportunities to address the needs of disabled people in transportation planning in the United States. *Transport policy*, 131, 66-74. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X2200347X>
- Moreno, M. E. (2022). Principio de accesibilidad: Discapacidad, políticas públicas y derechos humanos. *Andares: Revista de Derechos Humanos y de la Naturaleza*(1), 46-58. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/andares/article/view/3827>

- Mwaka, C. R., Best, K. L., Cunningham, C., Gagnon, M., y Routhier, F. (2024). Barriers and facilitators of public transport use among people with disabilities: a scoping review. *Frontiers in Rehabilitation Sciences*, 4. <https://doi.org/10.3389/fresc.2023.1336514>
- OMS. (2025). Informe Mundial sobre la Discapacidad. *Organización Mundial de la Salud*. <https://acortar.link/gqzwtv>
- Page, M. J., McKenzie, P. M., Bossuyt, I., Boutron, T. C., Hoffmann, C. D., Mulrow, S., y Fernández, A. (2021). Declaración PRISMA 2020: una guía actualizada para la publicación de revisiones sistemáticas. *Revista española de cardiología*, 74.
- Park, J., y Chowdhury, S. (2022). Towards an enabled journey: barriers encountered by public transport riders with disabilities for the whole journey chain. *Transport Reviews*, 42(2), 181-203. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2021.1955035>
- Pinzón, J. C. (2024). Evaluación de accesibilidad a personas con condiciones de discapacidad en el municipio de Puerto Wilches. *Revista Clic*, 7(2), 15-35. <https://www.fitecvirtual.org/ojs-3.0.1/index.php/clic/article/view/452>
- Quintero, D., Pérez, E., y Garzón, K. (2020). Factores que limitan la accesibilidad de personas con movilidad reducida al sistema de transporte público colectivo que asisten a un centro de rehabilitación en Cúcuta, 2020. *Revista Cumbres*, 1(1), 1-22. <https://cumbres.co/bitstreams/f2501cf3-c780-4eb9-846b-e5c16cdd82b9/content>

Anexo B : Artículos que se emplearon dentro de la sistematización

Nº	AÑO	BASE DE DATOS / REVISTA	AUTOR Y AÑO DE PUBLICIDAD	TÍTULO	DISEÑO DE INVESTIGACION	LUGAR DE PROCE DENCIA	HALLAZGOS/ APORTES /IMPACTOS
1	2022	Andares: Revista de Derechos Humanos y de la Naturaleza. . (1), 46-58.	Moreno, M. E.	Principio de accesibilidad: Discapacidad, políticas públicas y derechos humanos.	Investigación cualitativa	Ecuador	<p>El documento conceptualiza las barreras de accesibilidad en los transportes públicos principalmente como obstáculos físicos y arquitectónicos que dificultan o impiden la movilidad de las personas con discapacidad. Por ejemplo, en la página 4, se menciona que "la denegación de acceso constituye un acto discriminatorio y, por ende, violatorio a los derechos humanos". También se refiere a que las barreras pueden ser obstáculos físicos que limitan el movimiento autónomo, y que la eliminación de estas barreras es fundamental para garantizar los derechos y la participación plena de las personas con discapacidad en la sociedad, en línea con el principio de accesibilidad establecido en las normativas internacionales y nacionales.</p> <p>Asimismo, en la página 6, se indica que en Quito, pese a la existencia de una agenda específica sobre discapacidad y estándares internacionales, el sistema de transporte público no cumple con el concepto de accesibilidad definido por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), señalando un vacío en la atención a este aspecto, y que las autoridades no son conscientes de la importancia del acceso al transporte público para las personas con discapacidad.</p>
2	2024	<i>Revista Clic</i> , 7(2), 15.	Pinzón, J. C.	Evaluación de accesibilidad a personas con condiciones de discapacidad en	Enfoque cuantitativo de tipo descriptivo, con un diseño no experimental de corte transversal	Colombia	A lo largo del texto, se abordan las barreras arquitectónicas y estructurales en la movilidad y el transporte público, así como la insuficiencia de políticas y normativas que garanticen un acceso pleno y efectivo para las personas con discapacidad.

				el municipio de Puerto Wilches			Se analiza cómo la falta de infraestructura adecuada, normas incumplidas y la poca conciencia de las autoridades representan obstáculos para la accesibilidad, en línea con la conceptualización de las barreras en dicho contexto
3	2020	<i>Revista Família, Ciclos de Vida e Saúde no Contexto Social. Vol 2. 694-701</i>	De Castro, G. G., Camargos, A. S., y Farias, M. S.	Urban accessibility barriers: daily life of families of children with neurological	Estudio transversal, cualitativo	Brasil	<p>El artículo sí contribuye parcialmente a conceptualizar los tipos de barreras de accesibilidad en los transportes públicos para las personas con discapacidad. El estudio identifica dos grandes categorías: “<i>barreras de transporte</i>” y “<i>barreras urbanísticas</i>”, basadas en las experiencias relatadas por madres de niños con discapacidades neurológicas. Dentro de las barreras de transporte, se mencionan deficiencias en los sistemas de accesibilidad de los autobuses, como rampas que no funcionan, cinturones de seguridad deteriorados o ausentes, y la negligencia tanto de operadores como de otros pasajeros. En cuanto a las barreras urbanísticas, se reportan problemas como aceras en mal estado, rampas mal diseñadas o inexistentes, y la ocupación indebida de plazas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad. Aunque el artículo no desarrolla una clasificación académica formal de los tipos de barreras, sí ofrece una descripción empírica clara y contextualizada de las principales dificultades enfrentadas en el entorno urbano y el transporte público.</p> <p>No identifica de forma explícita las adaptaciones ni estrategias utilizadas por las personas con discapacidad o sus cuidadores para superar las barreras del transporte público. Si bien proporciona un valioso testimonio sobre las limitaciones estructurales y funcionales que enfrentan las familias, no se profundiza en cómo estas personas responden o se adaptan a tales obstáculos. No se reportan soluciones alternativas, ajustes cotidianos o redes de apoyo utilizadas para afrontar estas situaciones.</p>

4	2024	Revista Sentares	Abajo Mastral, B. M.	Propuesta de accesibilidad desde Terapia Ocupacional para personas con discapacidad en la estación de esquí de Formigal.	Estudio cualitativo	España	El documento no aborda directamente el transporte público, pero sí conceptualiza distintos tipos de barreras (físicas, cognitivas, sensoriales y sociales) desde un enfoque amplio de accesibilidad, aplicando herramientas como los criterios DALCO y el diseño universal. No se identifican estrategias utilizadas por las personas con discapacidad para superar barreras en el transporte público ni en otros contextos. El enfoque está en el análisis ambiental y no en las respuestas individuales o comunitarias. Sí se proponen intervenciones desde la terapia ocupacional, pero enfocadas en una estación de esquí, no en el transporte público. Sin embargo, las estrategias sugeridas (como adecuación de accesos, señalización y capacitación) son transferibles a otros entornos.
5	2024	Revista KES	Elorduy González, J.	Evaluación de la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física	Estudio cuantitativo	España	El autor barreras físicas como falta de rampas y accesos adecuados, barreras de comunicación información no accesible para personas con discapacidad sensorial y barreras sociales falta de sensibilización del personal. Estas barreras limitan la participación y autónoma, aspecto clave en el enfoque ocupacional. Se mencionan formas indirectas de afrontamiento, como depender de ayuda de terceros o planificar con anticipación, pero no se profundiza en estrategias personales o comunitarias, lo que limita el entendimiento del afrontamiento desde la perspectiva ocupacional. Aunque no se menciona directamente la terapia ocupacional, el documento propone acciones coherentes con su enfoque: rediseño accesible del entorno, señalética inclusiva, capacitación del personal y participación de las personas con discapacidad en la planificación del transporte.
6	2020	Revista Cumbres	Quintero, D. A., Perez, E. D. y Garzón, K. M.	Factores que limitan la accesibilidad de personas con movilidad	Estudio cualitativo	Colombia	El estudio describe factores que limitan la accesibilidad, identificando diversas barreras físicas como arquitectónicas, así como también barreras económicas, socioculturales y del entorno. Aunque no realiza una clasificación formal ni académica de

				reducida al sistema de transporte público colectivo que asisten a un centro de rehabilitación en Cúcuta, 2020.			los tipos de barreras, sí aporta una caracterización empírica valiosa que evidencia cómo estas barreras afectan a personas con movilidad reducida en su uso del transporte público colectivo. Además, subraya la importancia de la condición funcional del individuo y de las condiciones del sistema de transporte como determinantes clave en el acceso. Esto se alinea con los enfoques utilizados en la terapia ocupacional para analizar la interacción entre el individuo, su entorno y la ocupación en este caso, la movilidad.
7	2020	Disability and Rehabilitation Vol. 42. (23)	Bezyak, J.L., Scott, S.; Hammel, J.; McDonald, K.; Jones, R.A.; Barton, D.	Community participation and public transportation barriers experienced by people with disabilities	Estudio cuantitativo	EEUU	El estudio identifica dificultades frecuentes en el acceso al transporte público y cómo estas afectan la participación en actividades comunitarias. Aunque no ofrece una tipología detallada de barreras: físicas, sensoriales, actitudinales, etc., sí diferencia el impacto de estas barreras según el tipo de discapacidad: ceguera o baja visión, discapacidad psiquiátrica, enfermedades crónicas, discapacidades múltiples, así como según el perfil sociodemográfico: sexo, origen étnico-cultural. Esta diferenciación aporta una comprensión significativa sobre quiénes son más vulnerables ante las barreras, lo cual es relevante para el análisis ocupacional de la desigualdad en el entorno. De las 1748 personas encuestadas, el 47% con ceguera presentaron limitaciones para acceder al transporte público.
8	2023	Transport Policy	Levine, K.; Karner, A.	Approaching accessibility: Four opportunities to address the needs of disabled people in transportation planning in the United States	Estudio cualitativo	EEUU	Se identifican cuatro deficiencias principales en la planificación del transporte en Estados Unidos que se traducen en barreras significativas de accesibilidad para las personas con discapacidad. Estas barreras no se limitan al ámbito físico, sino que también incluyen obstáculos institucionales, actitudinales y de diseño de políticas públicas, ampliando así la comprensión tradicional del concepto de accesibilidad. En primer lugar, se evidencian barreras normativas derivadas de enfoques centrados únicamente en el cumplimiento mínimo de la ley, sin considerar las experiencias reales de los usuarios. Esto representa

							<p>una limitación tanto institucional como actitudinal. En segundo lugar, la falta de datos específicos sobre discapacidad constituye una barrera informacional que invisibiliza a este grupo en la planificación y evaluación de servicios. En tercer lugar, los modelos de análisis del transporte se construyen a partir de supuestos no representativos, lo que impone una barrera técnica que ignora las desigualdades estructurales y la diversidad funcional. Por último, se identifica una barrera conceptual importante: la discapacidad se reduce a problemas de movilidad física, dejando de lado otras condiciones como las discapacidades sensoriales, cognitivas o psicosociales.</p> <p>Desde la perspectiva de la terapia ocupacional, este análisis es pertinente, ya que reconoce que las barreras a la participación no solo se encuentran en la persona, sino también en su entorno físico, social y político. Asimismo, resalta la importancia de incluir a las personas con discapacidad en los procesos de diseño y toma de decisiones, principio clave en las prácticas ocupacionales centradas en la persona y la justicia ocupacional.</p>
9	2024	<i>Frontiers in Rehabilitation Sciences, 4, 1336514</i>	Mwaka, C. R., Best, K. L., Cunningham, C., Gagnon, M., & Routhier, F.	Barriers and facilitators of public transport use among people with disabilities: a scoping review.	Método cualitativo	EEUU	<p>Se identifica una variedad de barreras físicas, sociales y personales en el uso del transporte público. Se mencionan específicamente la falta de rampas, distancias largas a pie, largos tiempos de espera, y la ausencia de información accesible como anuncios auditivos o visuales, lo cual afecta diferencialmente según el tipo de discapacidad visual, física, cognitiva, sensorial. También se señalan las actitudes negativas de los conductores, una forma de barrera social. Desde la perspectiva de la terapia ocupacional, esta conceptualización multidimensional es clave, ya que considera cómo las barreras del entorno afectan la participación ocupacional y la autonomía de la persona. Se mencionan estrategias facilitadoras tales como la</p>

							<p>provisión de rampas, el uso de autobuses con plataformas elevadoras, la formación en habilidades de viaje <i>travel training</i>, y la cortesía del personal del transporte. Aunque estas estrategias no siempre son implementadas directamente por los usuarios, sí forman parte del entorno de apoyo que permite a las personas con discapacidad superar obstáculos y mejorar su autoeficacia y satisfacción al utilizar el transporte público. En términos ocupacionales, esto se traduce en una mejora de la confianza en el desempeño de la actividad y una mayor posibilidad de participación en la comunidad. Aunque el estudio no menciona directamente a la terapia ocupacional, sí aporta insumos útiles para que los terapeutas ocupacionales desarrollen intervenciones, tales como: Identificación de barreras que limitan la ocupación: movilidad comunitaria. Reconocimiento de la autoeficacia como un factor clave en la participación. Valoración de la capacitación en habilidades de transporte como estrategia de inclusión. Desde la TO, estas áreas pueden traducirse en intervenciones dirigidas al entrenamiento funcional, la adaptación ambiental, la educación en derechos de accesibilidad y la mediación entre usuarios y prestadores del servicio.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

10	2022	<i>Transport Reviews</i> , 42(2), 181-203.	Park, J., & Chowdhury, S.	Towards an enabled journey: barriers encountered by public transport riders with disabilities for the whole journey chain.	Estudio cualitativo	EEUU	<p>Se ofrece una revisión exhaustiva sobre las barreras que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el transporte público de forma independiente. Analiza las dificultades desde una perspectiva de cadena de transporte (es decir, desde el origen hasta el destino), lo cual permite identificar barreras en cada etapa del trayecto: acceso al transporte, espera, abordaje, desplazamiento y descenso. Además, establece diferencias y similitudes entre distintos tipos de discapacidad, lo que contribuye a una conceptualización más inclusiva. También se analiza críticamente el diseño universal, reconociendo sus limitaciones actuales. Esta aproximación es muy afín al enfoque de la terapia ocupacional, que considera la interacción entre persona, entorno y ocupación. Aunque los autores enfatizan las barreras y sus consecuencias como la exclusión y la limitación de la participación social, no profundiza en las estrategias o adaptaciones personales que las personas con discapacidad utilizan para enfrentarlas. No se mencionan herramientas, rutinas compensatorias, apoyo comunitario ni tecnología asistida, lo cual representa una carencia desde la perspectiva ocupacional, ya que la TO estudia y promueve las respuestas adaptativas del individuo frente a las limitaciones del entorno. El documento no menciona explícitamente la terapia ocupacional ni propone intervenciones desde esta disciplina. Sin embargo, sugiere la importancia de un enfoque ascendente, basado en la participación de las personas con discapacidad en la formulación de políticas y en la evaluación del transporte público. Este enfoque participativo y contextualizado es compatible con el trabajo de la TO, ya que se orienta a fortalecer la autonomía y la justicia ocupacional. Asimismo, al señalar las deficiencias del diseño universal y la falta de datos, se abren líneas de intervención ocupacional que podrían centrarse en la</p>
----	------	--	---------------------------	--	---------------------	------	--

							evaluación del entorno, la educación comunitaria, y el diseño centrado en el usuario.
--	--	--	--	--	--	--	---

11	2023	<i>Revista de geografía del transporte</i>	Luyu Liu, Armita Kar, Ahmad Ilderim Tokey, Huyen TK Le, Harvey J Miller	Disparidades en la accesibilidad y el uso del transporte público por parte de personas con discapacidades de movilidad: una evaluación utilizando datos de tránsito de alta resolución	Observacional Analítico de estudio cuantitativo	EEUU	<p>En este estudio evidencio que las personas usuarias de silla de ruedas manual solo pueden acceder al 1% del área geográfica disponible para el resto de la población y quienes usan sillas de ruedas motorizadas al 25%, identificando como principal barrera la falta o deterioro de aceras, lo que impide llegar a las paradas o al destino final. Se constato una marcada desigualdad espacial, especialmente en el centro de la ciudad, así como patrones de usos diferenciados, con mayor sensibilidad al clima y preferencia por viajar en horas de menor demanda. Durante pandemia, las disparidades aumentaron en 2020 y, aunque en 2021 se observo una recuperación proporcionalmente mayor entre personas mayor entre personas con discapacidad, las brechas persistieron. El aporte principal radica en el uso de datos de alta resolución y un enfoque integral que evalúa tanto la infraestructura de transporte como el entorno urbano, demostrando que mejorar las condiciones peatonales es tan crucial como garantizar la accesibilidad vehicular.</p> <p>Estos hallazgos refuerzan que las barreras de accesibilidad en el transporte público no solo dependen del diseño del vehículo, sino de la interconexión con el espacio urbano, proporcionando evidencia clave para orientar políticas inclusivas y servir como referencia directa para investigaciones sobre accesibilidad en personas con discapacidad, como la que aquí se plantea</p>
----	------	--	---	--	---	------	--

12	2024	<i>PubMed, revista científica Disability and Rehabilitation.</i>	Mwaka E, Smith R, Thomas M, David A, Lai J en 2024	Barreras y facilitadores del uso del transporte público entre personas con discapacidad: una revisión exploratoria.	Una revisión de alcance - cualitativo	Canada	El estudio de revisión de alcance realizado por Mwaka et al. (2024) identificó múltiples barreras físicas, sociales y emocionales que limitan el uso del transporte público por personas con discapacidad, tales como la ausencia o mal estado de rampas, largas distancias a paradas, tiempos de espera prolongados, información inaccesible y actitudes negativas del personal, además de factores personales como la falta de confianza y baja satisfacción con el servicio. Como facilitadores, destacan la implementación de rampas móviles, autobuses ajustables, capacitación para usuarios y conductores más empáticos, elementos que aumentan la autoeficacia y mejoran la experiencia de viaje. Este estudio aporta una visión integral actualizada de los obstáculos y habilitadores a lo largo de todo el proceso de desplazamiento, subrayando la importancia de abordar tanto las barreras físicas como las sociales para lograr una movilidad inclusiva. Sus impactos son fundamentales para orientar políticas públicas, el diseño de sistemas de transporte y programas de capacitación, fomentando así un acceso equitativo y una mayor autonomía para las personas con discapacidad en el uso del transporte público.
----	------	--	--	---	---------------------------------------	--------	--

13	2021	<i>Revista científica Urban Sciencie</i>	Ortega, D. M., & Sánchez, F. J.	Accessibility Barriers and Perceived Accessibility: Implications for Public Transport	Cuantitativo y transversal	Suecia	<p>El estudio realizado en Suecia sobre accesibilidad y percepción del transporte público destaca que, para las personas con discapacidad, las barreras no se limitan solo a obstáculos físicos como infraestructura inadecuada, sino que también incluyen factores económicos, organizativos y contextuales que afectan su experiencia de movilidad. Se identificó que la percepción de accesibilidad es clave, ya que incluso quienes usan con frecuencia el transporte público pueden sentirse limitados por la falta de información adecuada, tiempos de espera largos y dificultades para planificar viajes, mientras que la disponibilidad de vehículos particulares influye en esta percepción. Este enfoque integral aporta a la comprensión de las barreras reales que enfrentan las personas con discapacidad, subrayando la necesidad de políticas y diseños urbanos que aborden tanto las limitaciones físicas como las sociales y económicas, con el fin de lograr un transporte público verdaderamente inclusivo y accesible, lo que es fundamental para mejorar la autonomía y calidad de vida de este grupo.</p>
----	------	--	---------------------------------	---	----------------------------	--------	--

14	2022	<i>Google académico</i>	Mónica Estefanía Bolaños Moreno	La accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física en Quito: un análisis desde el enfoque de derechos humanos	Enfoque cualitativo	Quito, Ecuador	<p>El estudio revela que, a pesar de que en Ecuador existe un marco normativo sólido para garantizar la accesibilidad, las personas con discapacidad física continúan enfrentando múltiples barreras en el transporte público. Entre las principales se identifican deficiencias en infraestructura (rampas inexistentes o en mal estado, unidades sin espacios adaptados, señalética inadecuada) y obstáculos institucionales, como la limitada fiscalización y la falta de capacitación del personal de transporte. Estos hallazgos evidencian que las políticas actuales no logran materializar una movilidad inclusiva y segura. Como aporte, la investigación plantea estrategias para eliminar dichas barreras, promoviendo la participación activa de las personas con discapacidad en la planificación de rutas y equipamiento, así como la necesidad de coordinación interinstitucional. El impacto esperado es la reducción de desigualdades en el acceso a la movilidad, incrementando la autonomía y la calidad de vida de este grupo poblacional.</p>
----	------	-------------------------	---------------------------------	---	---------------------	----------------	--

15	2024	<i>Science Direct</i>	Andrade, A.; Escudero, M.; Parker, J.; Bartolucci, C.; Seriani, S.; Aprigliano, V.	Perceptions of people with reduced mobility regarding universal accessibility at bus stops: A pilot study in Santiago, Chile	Estudio cualitativo	Santiago, Chile	<p>En un estudio piloto realizado en Santiago de Chile por Andrade et al. (2024) y publicado en <i>Case Studies on Transport Policy</i>, se identificaron diversas barreras de accesibilidad en paraderos de buses para personas con movilidad reducida, tales como rampas con pendientes inadecuadas, ausencia de pavimento podotáctil, desniveles peligrosos y señalización poco accesible, además de la falta de regulación y mantenimiento adecuado, lo que limita su uso seguro y autónomo. La investigación aporta evidencia cualitativa basada en experiencias reales, visibilizando cómo el diseño y la gestión deficiente de la infraestructura de transporte público vulneran el derecho a la movilidad de este grupo poblacional.</p> <p>Estos hallazgos refuerzan la necesidad de implementar políticas públicas que integren estándares universales de accesibilidad y garanticen inclusión social, constituyendo un referente metodológico replicable en otras ciudades latinoamericanas para promover entornos urbanos más inclusivos.</p>
----	------	-----------------------	---	--	---------------------	-----------------	---

16	2018	ScienceDirect / <i>Journal of Transport & Health</i>	Park, S., & Chowdhury, S.	Investigating the barriers in a typical journey by public transport users with disabilities	Estudio cualitativo	Nueva Zelanda	<p>La investigación identificó que las personas con discapacidad física enfrentan principalmente obstáculos relacionados con la infraestructura urbana, como deficiencias en paradas y terminales, aceras en mal estado y falta de continuidad en el viaje accesible. Por su parte, las personas con discapacidad visual reportaron barreras vinculadas a la deficiente presentación de información, como señalización poco clara o falta de avisos sonoros, así como obstrucciones en las rutas peatonales. En ambos casos, se resaltó que las actitudes y la insuficiente capacitación del personal de transporte, especialmente de conductores, constituyen un factor significativo que limita la experiencia de viaje. El estudio plantea la necesidad de adoptar un enfoque integral que considere la accesibilidad en todas las etapas del desplazamiento.</p>
----	------	--	---------------------------	---	---------------------	---------------	--

17	2021	<i>Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) Observancia Técnica</i>	Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades	Primera observancia técnica al sistema de transporte público masivo de la ciudad de Quito	Evaluación técnica y observacional de accesibilidad en transporte público	Quito, Ecuador	<p>El informe reveló deficiencias significativas en la accesibilidad física, comunicacional y operacional del sistema de transporte masivo de Quito, afectando a personas con discapacidad física, visual y auditiva. Entre los problemas más frecuentes se identificaron: falta de señalización inclusiva, escasos avisos sonoros y visuales, inaccesibilidad en paradas y estaciones, ausencia de rampas o su mal estado, y capacitación insuficiente del personal operativo.</p> <p>Asimismo, se constató que, aunque existen normativas de accesibilidad, su cumplimiento es parcial y la supervisión es limitada. Estos resultados evidencian la necesidad de implementar mejoras integrales que abarquen infraestructura, señalización y formación del personal para garantizar un servicio inclusivo y seguro.</p>
----	------	--	---	---	---	----------------	---

18	2028	Revista <i>Ocupación Humana</i> (ScienceDirect)	Pamela Soledad Torres Cáceres	Programa de locomoción y uso de transporte público para estudiantes con discapacidad intelectual: reporte de caso	Estudio Cualitativo	Chile	La implementación del programa evidenció que, tras participar durante aproximadamente ocho meses, ambos estudiantes mostraron un significativo fortalecimiento de los procesos volitivos (medido por el Cuestionario Volitivo – VQ) y mejoras en habilidades de comunicación e interacción social (evaluadas con ACIS), tanto en el aula como durante las sesiones del programa. Además, se observó un avance concreto hacia el uso independiente del transporte público, lo que refleja una contribución valiosa desde la Terapia Ocupacional al promover autonomía, identidad personal y dignidad mediante intervención centrada en el usuario.
----	------	---	----------------------------------	---	---------------------	-------	---

19	2016	<i>Google Académico.</i>	López, M.	Barreras en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad: análisis y propuestas de mejora	Cualitativo-Descriptivo	España	El estudio identificó que las principales barreras en el transporte público para personas con discapacidad se relacionan con deficiencias en la infraestructura física, falta de señalización adecuada y escasa formación del personal. Además, se observaron limitaciones en la coordinación entre los diferentes modos de transporte y en la comunicación accesible, lo que dificulta la autonomía y seguridad del usuario. Como aporte, se plantean propuestas para mejorar la accesibilidad mediante la implementación de tecnología adaptada, capacitación continua y ajustes normativos que garanticen el cumplimiento efectivo de la legislación vigente.
----	------	--------------------------	-----------	---	-------------------------	--------	--

20	2021	<i>Google académico</i>	Ángela María Gómez Rodríguez	Barreras en la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en el transporte público en la ciudad de Bogotá	Estudio cualitativo	Bogotá, Colombia	El estudio identificó múltiples barreras en el acceso al transporte público para personas con discapacidad, destacando dificultades relacionadas con la infraestructura deficiente (falta de rampas, asientos adaptados y señalización adecuada), la escasa capacitación del personal y la falta de conciencia social sobre las necesidades específicas. También se señalaron aspectos facilitadores, como la importancia de la participación activa de las personas con discapacidad en la planificación de políticas públicas y la mejora progresiva de las condiciones físicas y comunicacionales. Los resultados subrayan la necesidad de estrategias integrales para promover la inclusión efectiva en el transporte urbano.
----	------	-------------------------	------------------------------	---	---------------------	------------------	---