

**ACCESIBILIDAD Y LIBRE LOCOMOCIÓN: ANÁLISIS DE
LAS BARRERAS FÍSICAS EN LA COMUNA 10 DE
MEDELLÍN DESDE LOS ENFOQUES DEL PLAN DE
DESARROLLO 2016–2019**

**MAESTRÍA EN DERECHOS HUMANOS, GESTIÓN DE LA TRANSICIÓN Y
POSCONFLICTO
ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA – ESAP
TERRITORIAL VALLE**

Jair Antonio Diaz Vargas

Director:

Andres de Zubiría Samper

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA – ESAP
TERRITORIAL ANTIOQUIA**

2025

Tabla de contenido

Tabla de contenido.....	2
Introducción.....	8
Planteamiento del problema	11
Formulación del problema.....	15
Justificación	15
Objetivos.....	17
Objetivo general	17
Objetivos específicos	17
Antecedentes.....	18
Enfoque metodológico.....	23
Diseño de la investigación.....	23
Fases de investigación	23
Marco teórico.....	25
Derecho a la libre locomoción.....	25
Discapacidad y movilidad Reducida	26
Inclusión social	28
Movilidad sostenible	30
Espacio público y planeación urbana	32
Resultados.....	34
Derecho a la libre locomoción de las personas con movilidad reducida.....	34
Enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019.	38
Problemáticas de accesibilidad y movilidad para las personas con movilidad reducida en el caso específico de la comuna 10.....	42
Lineamientos de intervención urbana que mejoren el tránsito, seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida	47
Avance en el desarrollo de medidas para mejorar la libre locomoción: el caso del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere”	52
Conclusiones.....	57
Recomendaciones	59
Referencias	61

Lista de tablas

Tabla 1. Fases de la investigación	24
Tabla 2. Relación entre las dimensiones del espacio público y la planeación urbana.....	32
Tabla 3. Marco normativo para garantizar el derecho a la locomoción de la población con movilidad reducida	36
Tabla 4. <i>Atención a las personas con discapacidad en el Plan de Desarrollo Municipal 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”</i>	41
Tabla 5. Limitaciones y barreras en el espacio público en la Comuna 10.....	44
Tabla 6. Líneas estratégicas de intervención	48
Tabla 7. Relación de los lineamientos estratégicos con los principios del Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos 2016-2019	50
Tabla 8. Avances y desafíos pendientes en el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere”	53

Lista de figuras

Figura 1. Mapa de las comunas de Medellín.....	12
Figura 2. Fotografía de una calle en las comunas de Medellín que ilustra problemáticas de movilidad.....	19
Figura 3. Inclusión social en el espacio público.....	29
Figura 4. Pilares de la movilidad sostenible.....	31
Figura 5. Principios esenciales del Plan de Desarrollo 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”	40
Figura 6. Enfoques de los lineamientos propuestos	48
Figura 7. Personas invidentes que no usan las lozas táctiles.....	54
Figura 8. Falta de guías táctiles en la Secretaria De Inclusión Familiar y Derechos Humanos.....	55
Figura 9. Semáforos inclusivos en el distrito La Alpajurra.....	56

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo analizar cómo las barreras físicas que enfrentan las personas con movilidad reducida en sus desplazamientos dentro de la comuna 10 de Medellín afectan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019. Se parte de reconocer que la movilidad reducida no solo se limita a personas que tienen una discapacidad permanente, sino que también incluye a personas con limitaciones temporales que precisan de unas condiciones adecuadas y apoyos en el entorno para desplazarse con autonomía y poder desarrollar sus diversas actividades de manera natural. En el contexto de la investigación, se reconoce que la configuración urbana de Medellín ha respondido a procesos de crecimiento acelerado con el fin de responder a las dinámicas de globalización. Sin embargo, durante este proceso se han generado importantes inequidades territoriales que han profundizado la vulnerabilidad, inequidad y marginalidad en muchos sectores.

En particular, en la Comuna 10 se encuentran problemáticas asociadas a una congestión del espacio público debido a la presencia de diversas instituciones de tipo político y económico, al desarrollo acelerado del comercio en medio de procesos que no han tenido en cuenta las necesidades de las personas con movilidad reducida. Existen, por tanto, desafíos significativos respecto a la accesibilidad universal, debido a la presencia de obstáculos físicos en el espacio público, pero también a la ausencia de buenos principios que incidan en el desarrollo de una cultura inclusiva en la ciudadanía. Esta investigación se desarrolla desde un enfoque cualitativo, centrada en la revisión documental como medio para integrar diversas percepciones y análisis que se han desarrollado en los últimos años sobre las comunas de Medellín, los obstáculos que afectan la accesibilidad de las personas y las políticas que se han orientado desde perspectivas centradas en la inclusión.

El Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos 2016-2019 se establece como un marco de referencia importante, teniendo en cuenta que implementó principios de inclusión social, equidad territorial y movilidad que ha sido difíciles de aplicar en la práctica mediante acciones concretas que se sostengan en el tiempo. Por otro lado, este periodo de

tiempo ayudó a entender aspectos vinculados al desarrollo del posconflicto y a la orientación de medidas que se han sido aplicadas en la ciudad para promover la dignidad humana como eje esencial en los procesos de reconciliación y recuperación de los territorios.

Se concluye que la accesibilidad es un derecho multidimensional que debe ser garantizado mediante buenos procesos de participación ciudadana, colaboración institucional e implementación continua de mecanismos de evaluación. En este sentido, la investigación propone lineamientos concretos que pueden ayudar a mejorar la seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida en la Comuna 10, priorizando soluciones de movilidad sostenible.

Palabras clave: accesibilidad, inclusión social, movilidad sostenible, derecho a la libre locomoción, comuna 10.

Abstract

This research aims to analyze how the physical barriers faced by people with reduced mobility in their movements within Commune 10 of Medellín affect their right to free movement, taking into account the approaches of inclusion, territorial equity, and sustainable mobility established in the 2016–2019 Development Plan. It begins by recognizing that reduced mobility is not limited to people with a permanent disability, but also includes people with temporary limitations who require adequate conditions and support in their environment to move autonomously and carry out their various activities naturally. In the context of this research, it is acknowledged that Medellín's urban configuration has responded to processes of accelerated growth in order to meet the dynamics of globalization. However, this process has generated significant territorial inequalities that have deepened vulnerability, inequality, and marginalization in many sectors.

In particular, Commune 10 faces problems associated with public space congestion due to the presence of various political and economic institutions, and the rapid development of commerce amidst processes that have not considered the needs of people

with reduced mobility. Therefore, significant challenges exist regarding universal accessibility, not only due to the presence of physical barriers in public spaces, but also to the lack of sound principles that foster an inclusive culture among citizens. This research employs a qualitative approach, focusing on document review as a means to integrate diverse perceptions and analyses developed in recent years regarding the communes of Medellín, the obstacles affecting accessibility, and the policies that have been guided by inclusion-centered perspectives.

The Medellín Cuenta con Vos 2016-2019 Development Plan serves as an important frame of reference, given that it implemented principles of social inclusion, territorial equity, and mobility that have been difficult to apply in practice through concrete actions that are sustainable over time. On the other hand, this period helped to understand aspects related to post-conflict development and the orientation of measures that have been applied in the city to promote human dignity as an essential axis in the processes of reconciliation and territorial recovery.

It is concluded that accessibility is a multidimensional right that must be guaranteed through effective processes of citizen participation, institutional collaboration, and the continuous implementation of evaluation mechanisms. In this sense, the research proposes concrete guidelines that can help improve the safety and autonomy of people with reduced mobility in Commune 10, prioritizing sustainable mobility solutions.

Keywords: accessibility, social inclusion, sustainable mobility, right to free movement, commune 10.

Introducción

La ciudad de Medellín ha venido experimentando transformaciones urbanas profundas en su estructura y espacio público, debido a procesos como el crecimiento demográfico, la distribución territorial y una serie de dinámicas sociales que inciden en la competitividad de la ciudad y en el desarrollo de un modelo urbano que le permita afrontar retos asociados con la globalización y el desarrollo sostenible (Patrick et al., 2023). En este contexto, la organización administrativa en comunas se ha establecido como un proceso organizativo esencial para entender cómo la fragmentación urbana y la administración del espacio generan no solo visiones particulares de la ciudad, sino también desigualdades territoriales que inciden en aspectos como la calidad de vida de la población, el acceso a diversos tipos de servicios, la seguridad, accesibilidad e infraestructura.

En particular se destaca el caso de la Comuna 10, conocida como la Candelaria, que representa el centro administrativo histórico, cultural y patrimonial de Medellín. Esta comuna se ha caracterizado por integrar diversos elementos que son sumamente relevantes en la historia de la ciudad, a través de la participación de serie de instituciones que median las relaciones entre el Estado y la comunidad (Cuadros Carvajal & Cuartas Castrillón, 2017). Además, la comuna se ha configurado como un centro cultural en el cual se manifiestan diversas representaciones de la ciudad, se exponen obras y muestras que comunican los procesos de construcción simbólica en Medellín.

La Comuna 10 integra a diversos tipos de barrios, dentro de los cuales se destacan Prado, San Benito, San Diego y Guayaquil, entre otros. La población que transita por los lugares y los barrios se considera también como una población flotante, pues como lo señala la Personería de Medellín (2016), esta comuna posee una gran actividad económica, comercial, administrativa y de servicios. El contexto general que se ha presentado sobre la Comuna 10 en Medellín permite reconocerla como un espacio clave para analizar dinámicas importantes asociadas con la movilidad urbana, acceso a servicios, promoción de una vida digna y enfoques centrados en la inclusión para personas con discapacidad.

Según Pino (2012), el problema es que la centralidad de la comuna no se traduce en el desarrollo de condiciones equitativas que integren a todas las personas, teniendo en

cuenta que en las estaciones de transporte, calles, plazas y aceras conviven una diversidad de usuarios que tienen necesidades diferentes y que hacen usos diversos de los espacios de acuerdo con sus actividades económicas y con una serie de relaciones que han venido construyendo con el territorio. En particular, para el caso de la presente investigación, se destaca el caso de las personas con movilidad reducida, cuyas experiencias y procesos de construcción de sentidos a menudo quedan invisibilizada en las políticas públicas desde las cuales se piensa el uso del espacio y el desarrollo territorial.

El derecho a la libre locomoción para todas las personas se asocia con la reducción progresiva de las barreras de accesibilidad, y se establece como principio fundamental en la inclusión social, la igualdad y la participación ciudadana (Caiza et al., 2022). De acuerdo con Ulloa (2010), la libre locomoción también se asocia con principios de autonomía individual, pues le garantizan a las personas recorrer los diversos puntos que hacen parte de la ciudad, acceder a sus beneficios y servicios, contando para ello con todas las medidas preventivas de seguridad y con los ajustes razonables que se necesiten de acuerdo con las condiciones específicas de cada individuo.

Para las personas que tienen movilidad reducida, el derecho a la libre locomoción se establece también como un enfoque crítico a través del cual se garantiza su ejercicio y participación (Villegas, 2022). Es esencial para que la ciudad no sea percibida como un obstáculo lleno de limitaciones, sino más bien como un espacio en el cual pueden desarrollar su personalidad y aprovechar las diversas oportunidades que existen para trabajar, convivir y estudiar, pero también para relacionarse socialmente e integrarse a las dinámicas de desarrollo cultural, político y económico de la ciudad.

Sin embargo, como se destacaba en el Informe Sobre la Situación de Derechos Humanos en La Ciudad de Medellín (Personería de Medellín, 2016) muchas veces la ciudad restringe el derecho a la libre locomoción, y se presenta más como un antagonista en los procesos de desarrollo, integración y participación de las personas con discapacidad que como una oportunidad de desarrollo. Esto se explica debido a una serie de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transporte y topográficas que limitan la posibilidad que tienen las personas con movilidad reducida para transportarse por la ciudad, participar en

diversos eventos y aprovechar los servicios de tipo recreativo, cultural, económico y social que se ofrecen en cada una de las comunas.

Teniendo en cuenta esta situación, se destaca el Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos (2016-2019), en el cual se integró el tema de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para promover la equidad social y territorial, a partir de un enfoque de movilidad sostenible como eje central para incluir a las poblaciones vulnerables a las dinámicas de progreso y desarrollo. Este plan marca un hito en los procesos de planificación urbana de la Ciudad de Medellín, ya que se incorporaron programas concretos que abordan a grupos poblacionales diversos, específicamente personas con discapacidad, para tener en cuenta sus necesidades e integrarlas favorablemente en la orientación de nuevos modelos de ciudad.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que después del 2019 se siguen evidenciando barreras para la población con movilidad reducida. Por ejemplo, se destacan estudios como los elaborados por Pino (2012), en los cuales se observa la presencia de adoquines irregulares, falta de rampas o rampas discontinuas. Por su parte, Brand & Leibler (2012) encuentran que existen pasos peatonales sin adecuación, estaciones de transporte con dificultades de acceso, obstáculos que se presentan de manera constante en el espacio público y en medio de los tránsitos comunes de las personas como postes, alcantarillas, vehículos mal estacionados. Por su parte, Restrepo (2017) señala también que en las calles de las comunas se ubican vendedores informales que no responden a procesos estratégicos de uso del espacio, que limitan y obstaculizan la libre locomoción y la autonomía de las personas con discapacidad.

En este sentido, se plantea como objetivo de la presente investigación analizar cómo las barreras físicas que enfrentan las personas con movilidad reducida en sus desplazamientos dentro de la comuna 10 de Medellín afectan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019. El análisis se enmarca en enfoques de movilidad sostenible e inclusiva, pues de parte de entender que la accesibilidad debe ser un componente esencial en los procesos de planificación urbana de una ciudad como Medellín, la cual se encuentra

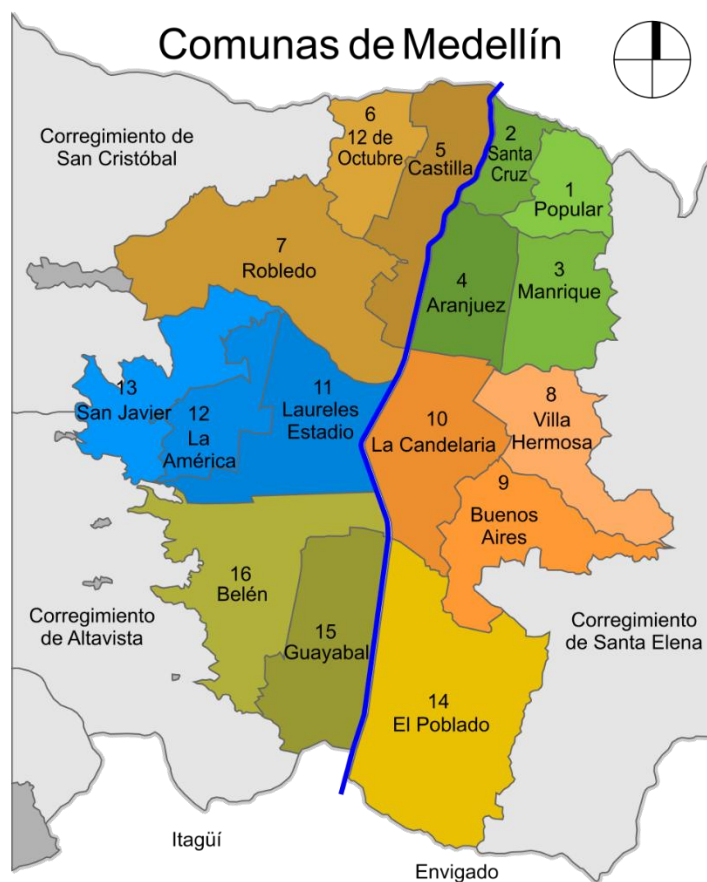
distribuida por comunas que poseen visiones diversas sobre el espacio público y la política social. De esta manera, se puede generar conocimientos para orientar nuevas propuestas de intervención urbana que tengan en cuenta los principios del Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos, y que fortalezca principios de inclusión y derechos humanos en el territorio.

Planteamiento del problema

La ciudad de Medellín se encuentra ubicada en el noroccidente de Colombia, sobre la cordillera central. Se establece como la capital del departamento de Antioquia y su división política y administrativa está organizada en la zona urbana por 16 comunas. Estas comunas se han configurado como territorios estratégicos, con unas características urbanas particulares que las han llevado a recibir el nombre de “centros dormitorio”, ya que las personas que las habitan generalmente desarrollan sus actividades económicas y productivas fuera de ellas.

La configuración de las comunas como territorios estratégicos con visiones particulares sobre los procesos de construcción del territorio, ha generado importantes desafíos para todo lo que tiene que ver con la organización del espacio público, la distribución y el uso que hacen las personas del mismo. Las comunas, por tanto, no se pueden entender únicamente como unidades administrativas, sino también como espacios que poseen visiones particulares sobre las lógicas sociales, económicas y culturales, las cuales influyen en aspectos como las dinámicas de movilidad, apropiación del territorio y acceso a diversos bienes y servicios urbanos. A continuación, en la figura 1 se muestra un mapa que permite reconocer la distribución de las diversas comunas de la ciudad de Medellín.

Figura 1.
Mapa de las comunas de Medellín



Fuente: Google Maps.

En la literatura se evidencia que las personas con movilidad reducida deben enfrentar en su cotidianidad una serie de limitaciones que afectan su derecho a la locomoción dentro de las comunas. Dentro de estas limitaciones se encuentran discontinuidades en la red peatonal, deficiencias en el transporte público, presencia de diversos obstáculos en las calles por las cuales se transitan (Vidal, 2024). En particular, estas barreras tienen efectos más evidentes en territorios que concentran diversos tipos de servicios, instituciones del Estado y tránsito peatonal, como es el caso de la Comuna 10, la Candelaria, en la cual existe un importante flujo de comercio que expone a los usuarios a problemas de accesibilidad integral.

Cabe tener en cuenta con Posada (2022) que el uso del espacio no solo se configura a través de los elementos que lo integran, sino que además tiene que ver con los usos que le da la comunidad. En la Comuna 10, por ejemplo, se evidencia una alta presencia de vendedores ambulantes para los procesos de organización del espacio, además de dinámicas comerciales, culturales y recreativas que coexisten en un mismo territorio y no tienen en cuenta las necesidades de personas con una movilidad reducida. Por tanto, el problema no solo se asocia con la existencia de obstáculos puntuales en las calles, sino con el desarrollo de diseños urbanos y operativos que no han tenido en cuenta la importancia de garantizar procesos de movilidad segura, continua e inclusiva para todas las personas.

Diversos estudio han realizado diagnósticos sobre el tema de infraestructura inclusiva en la Ciudad de Medellín y en sus comunas, identificando importantes problemáticas. Por ejemplo, en el caso de estudio titulado “Diseño Inclusivo y Accesibilidad del Entorno Construido en Medellín, Colombia” (Patrick et al., 2023), se observa que existen problemas concretos en las diferentes comunas que hacen parte de la ciudad, como señalización deficiente, obstáculos en el espacio público, rampas sin continuidad, discontinuas o inexistentes. Este informe es importante porque recoge una serie de testimonios en los cuales se evidencia una percepción negativa de las personas con movilidad limitada sobre el entorno por el cual transitan.

Se concluye que los proyectos urbanos están enfocados en modelos de desarrollo capitalista que no garantizan una continuidad accesible para todas las personas en medio de proyectos que partan de reconocer las necesidades concretas y la forma en la cual se establecen relaciones entre las comunidades y el espacio. Además, se reconocen limitaciones en el desarrollo de proyectos turísticos y de revitalización de las comunas, pues no tuvieron en cuenta temas de accesibilidad para personas con discapacidad.

Por otro lado, también se destacan las apreciaciones de Echavarría (2019), quien plantea que aunque en la ciudad se ha venido avanzando en el desarrollo de principios de normatividad y guías para promover la accesibilidad, su implementación ha sido desigual en el territorio. Por ejemplo, se evidencia que los avances en la accesibilidad urbanística tienen un alcance parcial que no asegura la cobertura en todas las comunas, y que carecen

de una continuidad en las rutas peatonales que deben ser integrales para toda la ciudad, conformando un circuito que les permita a las personas aprovechar los diversos servicios.

También se han desarrollado investigaciones sobre transporte inclusivo en Medellín, en las cuales se evidencian importantes barreras que afectan la movilidad y el uso de este tipo de servicios por parte de las personas con discapacidad. En particular, se destacan los aportes de Restrepo (2017) quien reconoce que las personas con discapacidad tienen diversas barreras para acceder a las estaciones de transporte debido a discontinuidades y afectaciones en los andenes, embarcos, falta de adaptación de los vehículos y, sobre todo, ausencia de procesos de acompañamiento institucional.

En el rastreo que se desarrolló sobre la literatura también se destacan análisis sobre la percepción subjetiva de inclusión social en personas que sufren de movilidad reducida. En este caso, se destaca el análisis planteado por Echavarría (2019) quien observó que las personas en Medellín con movilidad reducida sufren de una serie de limitaciones en lo que respecta a su integración urbana y autonomía, debido principalmente a los siguientes factores: mala movilidad, falta de acceso a servicios, obstáculos físicos y actitudinales que refuerzan prácticas de exclusión y que limitan la verdadera posibilidad de promover enfoques de integración en la ciudad.

Finalmente, es importante hacer referencia a diagnósticos de tipo institucional, como el que fue desarrollado por la Alcaldía de Medellín (2019), en el cual se observa que es preciso avanzar en el análisis de las condiciones operativas y accesibilidad en la red vial y peatonal de las comunas de Medellín, con el fin de priorizar intervenciones que tengan en cuenta la necesidad de establecer ajustes razonables para las personas con capacidad. Se observa en este tipo de estudios que existe una importante brecha entre la planificación y la ejecución, razón por la cual existen vacíos significativos que es preciso atender mediante el ajuste de las políticas públicas y la implementación efectiva de los principios normativos y de las orientaciones que se han establecido en los planes territoriales y en los planes de desarrollo de la ciudad.

En síntesis, se puede apreciar que las barreras en la accesibilidad y transporte generan una serie de impactos multidimensionales en las personas, ya que no solo se

establecen como obstáculos que limitan su locomoción, sino que también pueden restringir temas como el acceso a empleo y las oportunidades de educación, además de actividades recreativas y culturales que son esenciales en el desarrollo, bienestar y calidad de vida de las personas.

Como lo señala Pino (2012), el desarrollo de barreras y obstáculos en las comunas incrementa también el aislamiento social, eleva costos de desplazamiento, afecta la dignidad de las personas y puede incluso generar afectaciones importantes en la seguridad. Esto es sumamente importante tenerlo en cuenta en un contexto como el de la Comuna 10, la cual se caracteriza por el desarrollo cotidiano de diversos tipos de actividades administrativas, comerciales y culturales con un alto impacto en la vida y configuración de la ciudad. Es preciso avanzar, por tanto, en la comprensión de las limitaciones que se presentan en este territorio para apoyar procesos de inclusión espacial y funcional que sea coherentes con los principios planteados en el Plan de Desarrollo 2016-2019.

Formulación del problema

De acuerdo con el análisis que se ha planteado, la pregunta de investigación que orienta el desarrollo de la presente investigación es: ¿Cómo las barreras físicas que enfrentan las personas con movilidad reducida en sus desplazamientos dentro de la comuna 10 de Medellín afectan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019?

Justificación

El derecho a la libre locomoción se establece como un aspecto clave para el ejercicio de una serie de derechos importantes asociados con la ciudadanía, la autonomía personal, el acceso a diversos tipos de servicios y bienes que se generan de manera natural en las ciudades, además de la participación en la vida social, cultural y económica. Las personas que poseen una movilidad reducida, precisan de garantías que promuevan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta que posee un valor significativo que no solo determina posibilidades de desplazamiento sino también acceso a oportunidades y

desarrollo de una serie de percepciones que inciden en el bienestar y en la dignidad humana.

Teniendo en cuenta con Borja & Muxí (2003) que el espacio se define como un lugar en el cual la interacción social es esencial, considerar y reducir de manera efectiva el conjunto de barreras que pueden afectar a la población es clave para orientar nuevos procesos de comunicación basados en el respeto, la equidad y el diálogo. El punto que se quiere especificar, por tanto, es que la cultura ciudadana va ligada a la forma en la cual se desarrolla y se manejan las características del espacio público. Por esta razón, las condiciones físicas articulan la forma en la cual las personas valoran el espacio, lo perciben, conviven en él, se comunican y construyen colectivamente nuevas formas de pensar en el territorio.

En la ciudad de Medellín, la conformación de comunas a partir de complejos procesos de desarrollo urbano acelerado ha generado como resultado una serie de centralidades congestionadas, usos negativos del espacio público, aceras estrechas, pendientes complejas, cruces inseguros que no consideran las necesidades de personas con discapacidades y movilidad ilimitada. Si bien la ciudad ha venido trabajando en el desarrollo de procesos de renovación urbana, no se consideran generalmente las brechas significativas que experimentan las personas con discapacidad, razón por la cual es importante entender bien estos fenómenos, situando el análisis en el caso concreto de la Comuna 10.

En particular, se selecciona esta comuna porque se ha establecido como un núcleo central administrativo en el tema del comercio y el desarrollo cultural de la ciudad. Es además uno de los territorios con mayor flujo de peatones, razón por la cual es clave reconocer cómo en estos sectores los obstáculos que afectan la accesibilidad pueden limitar la participación e integración de personas con discapacidad. Por otro lado, se tiene en cuenta como eje central de análisis el Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 Medellín Cuenta con Vos, ya que incorporó una serie de enfoques centrados en la inclusión, equidad territorial, participación y dignidad humana, desde los cuales se reconocía la participación de las personas y la necesidad de aplicar esquemas diferenciados para promover ajustes razonables en el espacio público.

El desarrollo de esta investigación es clave teniendo en cuenta que existen brechas entre el diseño normativo y lo que ocurre en la realidad y en la cotidianidad de espacios como la Comuna 10, no solo debido a obstáculos físicos sino también en la ausencia de una cultura inclusivo que faceta los procesos de apropiación que hace la comunidad del espacio. Por tanto, es clave analizar de manera sistemática cómo las barreras físicas pueden afectar el derecho a la libre locomoción de las personas, aportando nuevas evidencias que partan de un análisis de revisión de literatura para comprender limitaciones en la autonomía y participación de un grupo poblacional con necesidades específicas que es preciso atender.

Finalmente, cabe tener en cuenta que el Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 Medellín Cuenta con Vos se orientó desde perspectivas esenciales asociadas con procesos de recuperación territorial en el posconflicto. Por esta razón, temas como la dignidad humana, la promoción de la participación, la atención a la población vulnerable y damnificada, se establecieron como un componente esencial de desarrollo. Por lo tanto, es importante entender también cómo el tema de la accesibilidad se integra a temas de posconflicto y cómo se ha logrado responder a las necesidades de la población discapacitada mediante temas como ajustes razonables e intervenciones concretas en el espacio público.

Objetivos

Objetivo general

Analizar cómo las barreras físicas que enfrentan las personas con movilidad reducida en sus desplazamientos dentro de la comuna 10 de Medellín afectan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019.

Objetivos específicos

- Reconocer el Derecho a la Libre Locomoción de las personas con movilidad reducida como un principio fundamental para garantizar su inclusión, autonomía y participación plena en la vida urbana.

- Identificar los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019.
- Analizar las problemáticas de accesibilidad para las personas en condición de discapacidad que se han presentado en la ciudad de Medellín y en el caso específico de la comuna 10.
- Formular propuestas de intervención urbana que mejoren el tránsito, seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida, priorizando soluciones de movilidad sostenible y accesible.

Antecedentes

En este apartado se presentan investigaciones que hayan abordado concretamente el tema de movilidad, derecho a la locomoción y discapacidad en la ciudad de Medellín. En primer lugar, se destaca el estudio elaborado por Patrick et al. (2023), en el cual se analiza la forma en la que se ha venido avanzando en el desarrollo de diseños inclusivos y de accesibilidad del entorno en Medellín. Se parte de reconocer que la ciudad ha avanzado en buenas prácticas de diseño inclusivo que ofrecen oportunidades para favorecer la colaboración entre las comunidades locales y los gobiernos. Sin embargo, se evidencia que existen áreas inaccesibles en la periferia de la ciudad, especialmente en las zonas más vulnerables, en las cuales no se han podido articular estrategias que permitan reconocer las necesidades de la población con discapacidad y con movilidad reducida.

A ello se le suma que en estas áreas existen problemas como una limitada conciencia social y falta de mantenimiento en las estrategias y equipamientos que se establecen para promover entornos accesibles. Se reconoce, por tanto, la necesidad de abordar las discapacidades específicas más allá de la movilidad reducida, evolucionando de esta forma el tipo de estrategias y diseños pensados para favorecer la accesibilidad en estas zonas. A continuación, se presenta una imagen que permite reconocer complejidades en los territorios, y que afectan temas de accesibilidad y diseño universal.

Figura 2.

Fotografía de una calle en las comunas de Medellín que ilustra problemáticas de movilidad



Fuente: Patrick et al. (2023).

Los autores plantean que es necesario avanzar en el desarrollo de un liderazgo para financiar el diseño inclusivo a partir de una voluntad constante y de una política inclusiva que pueda mantenerse a pesar de los cambios que se generan en los gobiernos de turno. Se debe avanzar también en una aplicación coherente con las normas de construcción pública y privada, teniendo en cuenta la importancia de favorecer procesos de sensibilización para todos los ciudadanos. Es clave, por tanto, trabajar en una cultura más inclusiva, desde la cual se puedan promover cambios en la forma en la cual se presta apoyo a las personas con discapacidad, y se establezcan ejercicios de construcción colaborativa de conocimientos para incidir en nuevas actividades de concienciación.

Por otro lado, se destaca la investigación de Pino (2012) en la cual se analizó la accesibilidad de los espacios públicos de la Comuna 15 de Medellín. Para ello, el autor

diseñó una guía de evaluación de la accesibilidad partiendo de análisis sobre la normativa nacional y los programas nacionales e internacionales. La guía se aplicó en tres lugares públicos en la Comuna 15 de Medellín para reconocer las limitaciones que se han venido presentando, y proponer estrategias que incidan en el desarrollo de un espacio público cada vez más accesible.

Se observó, principalmente, que si bien se han generado avances en temas de accesibilidad urbanística, se presentan limitaciones en lo que tiene que ver con el mantenimiento de las instalaciones y con el desarrollo de enfoques centrados en una cultura ciudadana inclusiva. Promover el desarrollo de un espacio accesible no implica únicamente ubicar escaleras, rampas y bordillos, sino que también implica entender las necesidades de las comunidades y establecer buenos procesos de ajuste y diseño inclusivo. Los hallazgos también muestran que estos enfoques de transformación del espacio para promover la accesibilidad tienen una visión limitada de la discapacidad, que desconoce las diversas necesidades de las personas con movilidad limitada. Por ello, es preciso trabajar enfoques participativos mediante los cuales las comunidades puedan integrar sus ideas y percepciones sobre el territorio, y así trabajar en el desarrollo de reformas que partan de modelos más participativos.

Restrepo (2017), por su parte, analizó cuáles son las posibilidades reales de integrar a las personas con discapacidad en el transporte público en la Ciudad de Medellín, proponiendo estrategias que permitan mejorar la inclusión en los sistemas de transporte y la autonomía. La ciudad debe avanzar en principios prácticos para que el transporte deje de percibirse como una limitante, y se convierte en un eje integrado a procesos de promoción de derechos humanos e inclusión. A partir de una serie de guías de observación en el espacio público, tomando como referencia normativa internacional y nacional, se evidenciaron limitaciones importantes en el transporte público, pues no se cuenta con buenos procesos de señalización con ajustes razonables para todos los tipos de discapacidades. También hacen falta buenos procesos de gestión de información que acerquen a las personas con discapacidad y les permitan compartir ideas y percepciones sobre el sistema de transporte.

Sin duda, explica Restrepo (2017), la falta de procesos de comunicación afecta la manera en la cual las personas hacen uso del transporte y limita las capacidades de los gestores de las políticas públicas para entender las percepciones y necesidades de las comunidades. En este sentido, es importante avanzar en el desarrollo de nuevas políticas públicas que no solo se centren en la exclusión de grupos pequeños, sino que vayan de lo más general hasta lo particular, introduciendo servicios especiales de tránsito y estándares de diseño universales desde los cuales sea posible satisfacer las necesidades de los usuarios.

Un enfoque importante para analizar este tipo de temáticas es el planteado por Echevarría (2019), quien analizó la percepción subjetiva sobre temas como movilidad e inclusión social en el caso de personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019. Para analizar las percepciones se desarrolló una investigación cualitativa de tipo exploratoria, en la cual se aplicaron entrevistas con un grupo de personas que hacían parte de fundaciones y de la Liga de Baloncesto en Silla de Ruedas de Antioquia. También se desarrollaron grupos focales que integraron la participación de 4 a 6 participantes.

En los resultados se observó que en Medellín todavía es preciso trabajar en procesos de inclusión social para personas con movilidad reducida, a través de enfoques participativos que tengan en cuenta sus percepciones sobre el espacio y la forma en la cual hacen uso de los diferentes elementos que hacen parte de la cotidianidad. En este estudio, por otro lado, se concluyó que es necesario mejorar temas de adaptación en todos los barrios y espacios para asegurar la inclusión de la población, estableciendo enfoques en las zonas de la periferia de la ciudad y en los barrios más vulnerables.

Por otro lado, se destaca el informe sobre la situación de derechos humanos de la Ciudad de Medellín, el cual fue elaborado por la Personería de Medellín en 2016. En este estudio se observa que existen barreras importantes para la accesibilidad de las personas con movilidad limitada y discapacidad, especialmente en el metro de la ciudad y en los diferentes espacios públicos que son promovidos a través del turismo. Se reconocía, por tanto, que las estrategias que se habían generado en la ciudad para impulsar el turismo, no habían tenido en cuenta principios de accesibilidad y movilidad, lo cual limitaba los enfoques de integración social. Se recomendaba, entonces, poner fin a las barreras de

exclusión social por medio de principios de diseño universal y ajustes razonables que tuvieran en cuenta las percepciones de la ciudadanía. La accesibilidad se reconocía en este documento como una importante oportunidad para promover enfoques de desarrollo sostenible en la ciudad, para incentivar la calidad, continuidad y pertinencia de los programas pensados para promover la dignidad humana.

Los antecedentes que se han presentado permiten reconocer importantes limitaciones en temas de accesibilidad y promoción de la inclusión de personas con movilidad limitada en los diversos entornos que hacen parte de la Ciudad de Medellín. Específicamente, para el caso de las comunas se evidencian situaciones y características topográficas y geográficas complejas que implican el desarrollo de buenas medidas de ajustes razonables, que incluyan diversos dispositivos y elementos dentro del espacio que configuren nuevas posibilidades para usar de manera efectiva el espacio por parte de todas las personas.

Sin embargo, se evidencian limitaciones en el desarrollo de investigaciones concretas que hayan analizado temas de accesibilidad, diseño universal, ajustes razonables e inclusión social teniendo en cuenta las características físicas del espacio en las comunas de Medellín. Es importante avanzar en estas investigaciones, pues ayudarían a entender mejor cuáles son las problemáticas que experimenta la comunidad y la ciudadanía, y cuáles son las estrategias que se pueden diseñar. En este sentido, la presente investigación puede establecerse como un punto de partida para integrar percepciones que se han venido desarrollando en la literatura, y relacionar las problemáticas con los principios que fueron planteados en el Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos 2016-2019.

Enfoque metodológico

Diseño de la investigación

Para el caso de la presente investigación, se plantea el desarrollo de una metodología cualitativa, ya que se enfoca en recoger, integrar y analizar una serie de investigaciones y análisis que se han desarrollado sobre el caso concreto de las comunas en la ciudad de Medellín, específicamente la Comuna 10, para entender cómo las características del espacio público generan como resultado una serie de barreras que afectan la movilidad, la dignidad, el acceso a oportunidades y el desarrollo de LAS personas con movilidad reducida. De acuerdo con Hernández et al. (2012), la investigación cualitativa parte de reconocer que la realidad se construye socialmente a partir de una serie de interacciones, comprensiones y elaboraciones conjunta de significados. Por tanto, no se comprende la realidad como algo objetivo o dado, sino más bien como un proceso que se transforma continuamente de acuerdo a la forma en la cual las personas interactúan entre ellas, la manera en la cual las comunidades construyen procesos de significación sobre su entorno y generan nuevos esquemas de participación que ayudan a identificar también problemáticas, que en este caso responden a afectaciones al derecho a la libre locomoción y las limitaciones para garantizar la inclusión, autonomía y participación plena en la vida urbana de las personas con movilidad reducida.

Se plantea, por tanto, el desarrollo de un enfoque descriptivo ya que se centra en reconocer estas problemáticas, teniendo en cuenta para ello el marco del Plan de Desarrollo Medellín cuenta con Vos 2016-2019. De esta manera, se presenta un enfoque que relaciona la literatura con los principios fundamentales de plan, para comprender nuevas posibilidades que incidan en propuestas de intervención urbana desde las cuales sea posible mejorar el tránsito, seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida, priorizando de esta manera soluciones de movilidad sostenible y accesible.

Fases de investigación

Conforme a los principios de la investigación cualitativa descriptiva, los objetivos se desarrollan a través de una serie de fases. Se parte de una revisión conceptual, para posteriormente analizar las políticas públicas, establecer un análisis territorial y orientar una

propuesta de mejora. A continuación, en la siguiente tabla se presentan las actividades que se desarrollan en cada una de las fases y los documentos analizados.

Tabla 1.
Fases de la investigación

Objetivo de la investigación	Fase de la investigación	Documentos centrales analizados	Actividades desarrolladas
Reconocer el Derecho a la Libre Locomoción de las personas con movilidad reducida	Revisión conceptual y normativa	Constitución Política de Colombia (Arts. 13, 24, 47) Ley 1346 de 2009 (Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad) Ley 1618 de 2013 Normas técnicas de accesibilidad (NTC 6047, 4143) Doctrina jurídica y estudios académicos	Revisión y sistematización de marcos normativos Análisis sobre derechos humanos y movilidad Identificación de principios asociados a dignidad, autonomía y participación
Identificar los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible del Plan de Desarrollo 2016–2019	Análisis de políticas públicas	Plan de Desarrollo Municipal 2016–2019 <i>Medellín Cuenta con Vos</i> Política Pública de Discapacidad de Medellín POT 2014 y documentos complementarios Plan Integral de Movilidad–PIM Plan de Movilidad Segura 2013–2020	Lectura crítica de los enfoques transversales del Plan• Matriz de identificación de enfoques y componentes relacionados con discapacidad y accesibilidad
3. Analizar las problemáticas de accesibilidad para personas con discapacidad en Medellín y específicamente en la Comuna 10	Análisis territorial y diagnóstico	Estudios locales de accesibilidad (Personería, Observatorios, universidades) Investigaciones referentes	Identificación de barreras físicas, urbanísticas y sociales Análisis crítico de hallazgos de estudios previos Síntesis de problemáticas estructurales mediante matrices comparativas

4. Formular propuestas de intervención urbana para mejorar tránsito, seguridad y autonomía de personas con movilidad reducida	Propuesta y diseño estratégico	Lineamientos de accesibilidad universal Recomendaciones del PIM y POT Metodologías de urbanismo táctico y movilidad inclusiva	de Formulación de líneas estratégicas Diseño de acciones priorizadas adaptadas a la Comuna 10
--	--------------------------------	---	--

Fuente: elaboración propia

Marco teórico

En este apartado se presentan conceptos relevantes para el desarrollo de los objetivos de investigación, partiendo de analizar el derecho a la libre locomoción y por qué se establece como un derecho fundamental en Colombia. Posteriormente, se analiza el tema de la discapacidad y movilidad reducida, entendiendo los nuevos enfoques desde los cuales se ha comprendido la discapacidad no solamente como una necesidad particular, sino como un modelo diferente de interactuar con el entorno y el espacio social. Partiendo de esta base, se analiza el concepto de inclusión social, para después abordar los elementos centrales asociados con la movilidad sostenible, dentro de los cuales se destacan temas como la sostenibilidad ambiental, económica y social. Finalmente se analiza cuál es la relación entre el desarrollo del espacio público y la planeación urbana, entendiendo cómo las barreras que afectan la movilidad y el derecho a la locomoción pueden establecerse como agravantes de la inequidad social en las ciudades.

Derecho a la libre locomoción

El derecho a una libre locomoción se establece como un derecho fundamental que garantiza a las personas la posibilidad de desplazarse por el espacio que compone un territorio, sin tener que enfrentar diversos tipos de restricciones u obstáculos. En Colombia, este principio se consagra en el artículo 24 de la Constitución Política de 1991, en el cual se reconoce a la movilidad como una condición esencial para habilitar otros derechos fundamentales, acceder a diversos tipos de servicios, mejorar las posibilidades de contar con buenos mecanismos de acceso a la educación, salud, participación ciudadana e interacción social.

Ahora bien, desde la perspectiva de derechos humanos es importante tener en cuenta con Ulloa (2010) que la libre locomoción se integra a la existencia de una serie de condiciones físicas, sociales y urbanas desde las cuales es posible ejercer de manera segura el desarrollo de una movilidad en los espacios que componen el entorno rural y urbano. De acuerdo con Villegas (2022), los estados deben garantizar la accesibilidad universal como principio esencial para que las personas puedan aprovechar los distintos enfoques desde los cuales se promueve el desarrollo sostenible de las ciudades, su competitividad y su integración a los mercados internacionales. Lo anterior implica, por tanto, eliminar barreras físicas, comunicativas e incluso culturales y actitudinales que impidan un desplazamiento autónomo.

La libre locomoción, por tanto, se relaciona con elementos como el espacio público accesible, el desarrollo de entornos inclusivos y una infraestructura que sea capaz no solo de satisfacer las necesidades de desarrollo en una época marcada por la globalización, sino que también atienda las necesidades locales de las poblaciones. Para el caso de personas con movilidad reducida, el derecho a la libre locomoción se establece como un enfoque central para evitar barreras arquitectónicas, discontinuidad de andenes e invasión del espacio público. La libre locomoción, por tanto, es un indicador de inclusión sumamente importante que les permite a las personas gozar de condiciones efectivas de accesibilidad (Caiza et al., 2022). En síntesis, se puede decir que la libre locomoción articula la relación entre la materialidad física de la ciudad, las políticas públicas, las necesidades individuales y las dinámicas sociales y territoriales. Se establece, por tanto, como un componente esencial asociado con la dignidad humana, la equidad y la igualdad.

Discapacidad y movilidad Reducida

El tema de la discapacidad ha venido evolucionando en las últimas décadas, pues se ha pasado de concebirla como una actitud pasiva que requiere de procesos de atención y de rehabilitación, a un modelo de derechos humanos desde el cual se valora la discapacidad como una forma distinta de habitar el mundo y de relacionarse con los espacios sociales (Vega, 2022). En este sentido, se puede decir con Brand & Leibler (2012) que anteriormente el análisis sobre la discapacidad se enfocaba únicamente en las limitaciones

individuales de las personas para interactuar con diversos tipos de servicios, espacios y bienes, mientras que en la actualidad la discapacidad se entiende como el resultado de una interacción entre las cualidades entornos físicos y las condiciones particulares de las personas.

De acuerdo con Garduño-Bonilla et al. (2021), la discapacidad no se define únicamente por la presencia de deficiencias y afectaciones, sino también por las oportunidades que se deben desarrollar en cada estado por medio de políticas públicas e inclusivas que permitan reducir las barreras ambientales, físicas y sociales. La discapacidad, por tanto, no se relaciona con la condición física, sino con el desarrollo de enfoques excluyentes desde los cuales no se establecen procesos de armonización entre el espacio que habitan las personas, las necesidades particulares y el desarrollo de nuevas oportunidades.

Este análisis obliga a enfocarse en temas de análisis de políticas públicas como enfoques relevantes para superar las barreras y enfrentar las deficiencias que se pueden presentar en el espacio (Rodriguez, Londoño, et al., 2020). Según Acosta et al. (2023), la obligación del Estado no es asistir a las personas con discapacidad, sino más bien idear estrategias que permitan reducir progresivamente las barreras, teniendo en cuenta para ello modelos de diseño universal y de ajustes razonables que sean coherentes con las necesidades de la población.

En cuanto al tema de la movilidad reducida, abarca personas que, de forma temporal o permanente tienen dificultades para desplazarse con autonomía (Casapino Espinoza & Palomino Salazar, 2021). Se destacan, por ejemplo, personas en sillas de ruedas, o aquellas que deben usar caminadoras o bastones. También se encuentran personas que, debido a diversas condiciones genéticas o a accidentes poseen afectaciones neuromusculares. Incluye también a personas con lesiones temporales que deben establecer una serie de ajustes en sus movimientos y en su forma de desplazarse por el territorio para poder llegar a los diferentes lugares que desean (Mejía Parra, 2022).

La movilidad reducida, por tanto, no se limita únicamente a los habitantes con discapacidad, sino que involucra a un universo más amplio de ciudadanos que requieren de

unas condiciones adecuadas del entorno para desplazarse de manera segura. De acuerdo con Ponce (2023), en el contexto urbano, las personas con movilidad reducida enfrentan limitaciones específicas asociadas con la calidad de espacios públicos y con la disponibilidad de infraestructura que facilite la circulación peatonal en condiciones de seguridad, continuidad y accesibilidad universal. Estas limitaciones suelen estar relacionadas con andenes en mal estado, desniveles, obstáculos permanentes, señalización insuficiente, cruces inseguros, pendientes pronunciadas y deficiencias en el transporte público adaptado, lo que incrementa el riesgo, el tiempo de desplazamiento y la dependencia de terceros (M. Mejía, 2022).

Por lo tanto, la movilidad reducida no es un concepto que aplica solo a personas con discapacidad, sino que integra una serie de principios de accesibilidad e inclusión que son fundamentales para integrar de manera eficiente a todas las personas al espacio, sin responder únicamente a lógicas de desarrollo económico y modernización de la infraestructura urbana, sino atendido también a principios esenciales de la dignidad humana.

Inclusión social

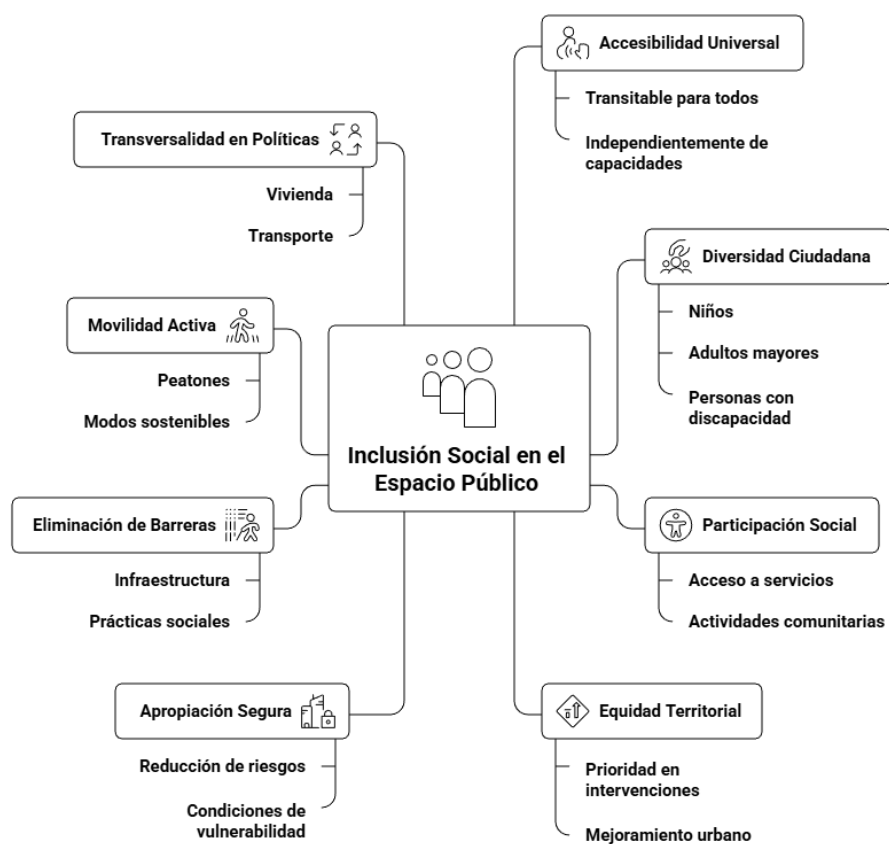
El enfoque de inclusión social parte de reconocer que todas las personas son diferentes, que no solo tienen necesidades particulares que se asocian con sus visiones del mundo, sino que también desarrollan diversos usos del espacio físico y social que se manifiestan en sus actividades, en sus formas de acceder a los diversos bienes y servicios, en sus percepciones concretas sobre el entorno (Mejía Bohórquez et al., 2014). Según Acosta et al. (2023), el enfoque de inclusión social debe integrar estas perspectivas para orientar políticas que satisfagan de manera integral a la comunidad, promoviendo además una participación activa en la vida colectiva.

La inclusión social reconoce que la sociedad debe transformarse continuamente para reconocer, integrar y aceptar a la diversidad humana, promoviendo condiciones equitativas de participación. De acuerdo con las apreciaciones de Restrepo (2017), la inclusión social parte de reconocer que no son las desigualdades de las personas las que producen la inequidad y la exclusión, sino más bien la ausencia de estructuras, instituciones y políticas

que sean conscientes de la diversidad humana, y que promuevan oportunidades relevantes de acceso al espacio público.

La exclusión, por tanto, se entiende en la presente investigación como un fenómeno integral que genera barreras importantes que afectan la dignidad humana y que limitan la posibilidad de desarrollar un proyecto de vida . Desde el punto de vista de la planificación urbana, la inclusión social implica entender que el uso del espacio público depende de una serie de particularidades por medio de las cuales las personas hacen uso de las calles, los lugares y las zonas comunes. Por tanto, exige comprender estos medios de uso del espacio para reducir las barreras que limitan la participación. A continuación, se presenta una síntesis de los principales aspectos que se vinculan a temas de inclusión social cuando se relacionan con el uso y la movilidad en el espacio público:

Figura 3.
Inclusión social en el espacio público



Fuente: elaboración propia

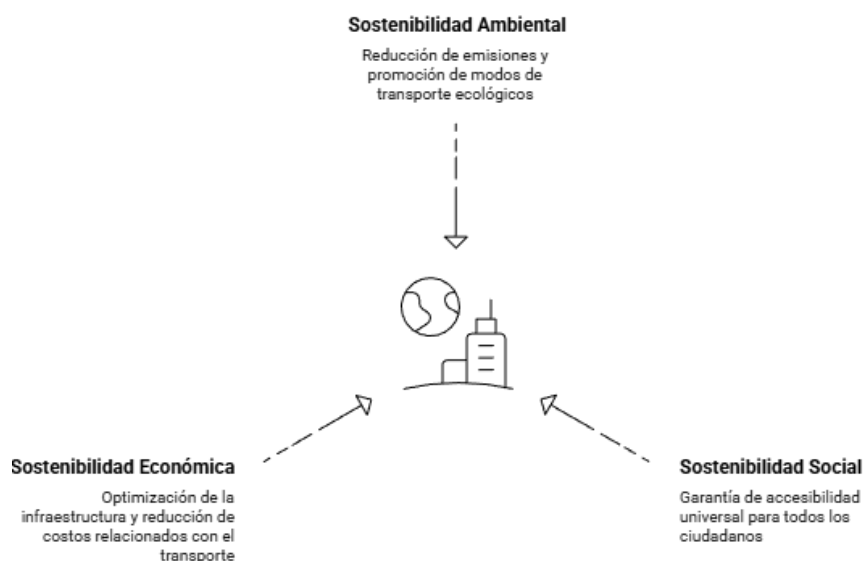
En síntesis, se puede decir con M. Mejía (2022) que la inclusión social en el urbanismo va más allá de la adaptación de la infraestructura, ya que incide en el desarrollo de cambios sobre la forma en la cual se construyen visiones sobre la ciudad, la cual pasa de ser un espacio funcional a un entorno complejo que debe responder a las necesidades diversas de las personas, garantizando sus derechos y promoviendo nuevas oportunidades de fortalecimiento continuo de capacidades.

Movilidad sostenible

En la comprensión del espacio público como un lugar dinámico que permanece en constantes procesos de transformación, de acuerdo a los usos sociales, culturales y económicos que hacen las comunidades del mismo, se destaca la movilidad sostenible como un enfoque integral en procesos de planeación, gestión de la movilidad y del transporte que tienen como finalidad equilibrar las necesidades de la población con aspectos como protección del medio ambiente, inclusión social, uso de recursos y equidad (Brand & Leibler, 2012).

La movilidad sostenible centra su enfoque en los peatones, en las personas que transitan las calles; y procura garantizar el acceso a bienes y servicios urbanos. De acuerdo con la perspectiva de Garduño-Bonilla et al. (2021), la movilidad sostenible se enfoca en el desarrollo de tres pilares fundamentales, los cuales se presentan a continuación.

Figura 4.
Pilares de la movilidad sostenible



Fuente: elaboración propia con base en información tomada de Garduño-Bonilla et al. (2021)

La movilidad sostenible debe integrar el principio de accesibilidad universal para que las personas puedan desplazarse de manera autónoma en el territorio. Una movilidad no puede ser sostenible, por tanto, si se basa en principios de exclusión para personas con discapacidad, ya que debe promover la configuración de espacios que sean transitables para todas las corporalidades. Como lo señala Echavarría (2019), la movilidad sostenible integra un enfoque de derechos que es fundamental para reconocer las diferencias de las personas, pero también para promover enfoques de participación centrados en la vida comunitaria. En este sentido, se puede decir con Casapino Espinoza & Palomino Salazar (2021) que un sistema urbano solo es sostenible cuando las personas pueden moverse con autonomía y con seguridad, lo cual exige de continuas transformaciones que incidan en la redistribución de las vías y en creación de mejores entornos para reducir riesgos, fortalecer la seguridad y el enfoque de un diseño de diversidad funcional.

Espacio público y planeación urbana

El espacio público se establece como un elemento estructural de la ciudad, como un escenario en el cual se desarrolla la colectividad de las comunidades, se establecen procesos de interacción social, se promueven enfoques particulares para promover los derechos urbanos (Monterrosa et al., 2021). De acuerdo con Borja & Muxí (2003), el espacio público no solo integra una serie de calles, plazas, parques, andenes y paisajes, sino que también se establece como un lugar de encuentro ciudadano en el cual circulan y se integran socialmente las comunidades.

Por ello, es importante tener en cuenta las apreciaciones de Pino (2012), quien destaca que el espacio público es, ante todo, un espacio político y social en el cual las personas comparten una serie de representaciones, construyen símbolos y significados sobre lo que significa habitar un territorio particular. Según Herrán (2012), el espacio público establece prácticas democráticas que, dependiendo de la orientación de las políticas y la configuración particular de la cultura, pueden producir desigualdades o pueden, por el contrario, fomentar la inclusión.

En este sentido, la planeación urbana se establece como un componente esencial en el desarrollo y configuración del espacio público, pues se establece como un proceso técnico, normativo y participativo desde el cual se orienta el desarrollo del territorio. En Colombia, se destacan los planes de ordenamiento territorial, los cuales han sido fundamentados en la Ley 388 de 1997, que define cómo debe organizarse la ciudad para garantizar buenos procesos de integración social, mejorando además la habitabilidad, la seguridad y la sostenibilidad de los espacios. Se puede decir que existe una relación importante entre el espacio público y la planeación urbana, la cual se establece a través de diversas categorías y enfoques que se explican en la siguiente tabla.

Tabla 2.

Relación entre las dimensiones del espacio público y la planeación urbana

Dimensión	Espacio Público	Planeación Urbana
Definición	Conjunto de lugares de uso y disfrute colectivo:	Proceso técnico y normativo que organiza el territorio y

	andenes, parques, plazas, pasajes peatonales, entre otros.	orienta su desarrollo físico, social y ambiental.
Objetivo principal	Garantizar accesibilidad, circulación, encuentro social y calidad urbana para todos los ciudadanos.	Lograr un desarrollo urbano ordenado, equitativo, sostenible y coherente con los derechos colectivos.
Principio asociado	Accesibilidad universal, libre locomoción y disfrute colectivo.	Equidad territorial, sostenibilidad y eficiencia urbana.
Diseño y materialidad	Se concreta en andenes continuos, rampas, señalización, mobiliario urbano, cruces seguros y superficies adecuadas.	Define normas técnicas, parámetros urbanísticos y prioridades de intervención.
Función social	Facilitar la interacción, permanencia, movilización y cohesión social.	Promover inclusión, bienestar, integración urbana y derecho a la ciudad.
Gestión	Implica mantenimiento, vigilancia, regulación de usos y control del espacio.	Involucra implementación de políticas, instrumentos normativos y proyectos urbanos.
Accesibilidad	Condición esencial para que todas las personas puedan circular de forma autónoma.	Enfoque obligatorio en políticas urbanas (POT, planes de movilidad, políticas de discapacidad).
Impacto en movilidad reducida	Un espacio público continuo y accesible permite desplazamientos seguros y autónomos.	Debe garantizar que la infraestructura urbana responda a normas de accesibilidad universal.
Transformación urbana	Cambios visibles en el territorio: ampliación de andenes, pacificación vial, renovación urbana.	Instrumentos técnico-normativos que orientan y justifican esas transformaciones.

Fuente: elaboración propia

De acuerdo con la tabla que se presenta, se puede decir que el espacio público es un indicador esencial en la justicia espacial, en la forma en la cual se administra el espacio, en la regulación de las diversas actividades y dinámicas que se pueden o no desarrollar en un conjunto de lugares que son compartido socialmente y se establecen como escenarios de representación y participación. Cuando se presentan barreras que afectan la movilidad, se generan desigualdades urbanas que afectan la inclusión social y obligan avanzar en

procesos de transformación que garanticen el fortalecimiento de ciudades más democráticas y sostenibles.

Resultados

En este apartado se presentan los resultados para cada uno de los objetivos que han sido planteados en la investigación. En primer lugar, se establece el análisis sobre el derecho a la libre locomoción de las personas con movilidad reducida, teniendo en cuenta el marco normativo y legal. Posteriormente, se abordan los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible que fueron establecidos en el Plan de Desarrollo 2016-2019 en la Ciudad de Medellín. En tercer lugar, se analizan concretamente limitaciones y afectaciones en la accesibilidad y movilidad de las personas en condición de discapacidad en el caso de la Comuna 10. Finalmente, a la luz de las variables previamente desarrolladas, se presentan propuestas concretas de intervención urbana que puedan mejorar la seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida en esta clase de contextos.

Derecho a la libre locomoción de las personas con movilidad reducida

En el artículo número 24 de la Constitución Política de Colombia de 1991, se establece que todas las personas tienen el derecho a circular libremente por el territorio nacional. Este artículo se puede relacionar con el principio de igualdad y no discriminación, el cual se establece en el artículo 13. En este sentido, se puede decir que existe un fundamento normativo para promover espacios inclusivos que tengan en cuenta las necesidades y discapacidades de todas las personas, con el fin de garantizar el desplazamiento efectivo en los espacios que hacen parte de los entornos urbanos y rurales. De acuerdo con Ulloa (2010), la libertad y la locomoción deben guardar relación con principios asociados a la efectividad de los desplazamientos, el bienestar y la dignidad humana, razón por la cual el Estado debe garantizar no solo la posibilidad de evitar y atender las barreras físicas, institucionales y actitudinales, sino también de establecer los ajustes razonables que sean necesarios en cada caso para que exista una buena integración de los ciudadanos al espacio por el cual transitan (Caiza et al., 2022).

La libertad y la locomoción, por tanto, integran dos factores esenciales: las condiciones individuales de cada persona y las características de las calles, andenes, servicios públicos y diversas condiciones físicas que hacen parte del espacio (Ulloa, 2010). Según Caiza et al. (2022), las políticas deben tener en cuenta no solo condiciones asociadas al mejoramiento continuo del espacio físico, sino también las características esenciales de cada persona, atendiendo a perspectivas inclusivas. Se destaca por ello la Ley 361 de 1997, que establece un conjunto de normas para promover la accesibilidad a las personas con movilidad reducida en diversos tipos de edificaciones y en el espacio público. Esta norma señala obligaciones técnicas y de diseño que permiten la plena integración de las personas y reduce posibles riesgos o accidentes que puedan atentar contra su seguridad.

Por otro lado, en la Ley 1346 de 2009, el Estado aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad e integra una serie de estándares internacionales para promover el diseño universal. Particularmente, el diseño universal se asocia con principios de accesibilidad e igualdad mediante los cuales se avanza en la configuración de entornos que sean utilizables por todas las personas sin necesidad de establecer adaptaciones continuas o diseños especializados.

En la Ley Estatutaria 1618 de 2013, se establecen medidas de inclusión, acciones afirmativas y ajustes razonables para todas las personas con discapacidad. Se definen obligaciones concretas para las entidades públicas, asociadas con la adopción de programas que les permitan eliminar progresivamente las barreras que se presentan en el espacio y que afectan el tránsito libre y efectivo de las personas con discapacidad. Finalmente, también se destaca a nivel nacional el Decreto 1077 de 2015, en el cual se establecen una serie de disposiciones de alcance urbanístico asociadas con la accesibilidad en obras públicas, rampas, andenes y vados.

Como se puede apreciar, el marco nacional reconoce derechos importantes y establece una serie de obligaciones técnicas que deben integrarse a buenos procesos de planificación, que tengan en cuenta las necesidades de las personas con movilidad reducida, atendiendo a principios de diseño universal y ajuste razonable. Ahora bien, en la Ciudad de Medellín también se han venido generando avances importantes a nivel normativo para

promover instrumentos de planeación que fomenten la igualdad y la integración efectiva de las personas con movilidad reducida a los espacios que componen la ciudad. En la siguiente tabla se presenta una síntesis de la normatividad.

Tabla 3.

Marco normativo para garantizar el derecho a la locomoción de la población con movilidad reducida

Ley / Instrumento Municipal	Objetivo Principal	Relación con la Población con Movilidad Reducida
Política Pública de Discapacidad de Medellín (2009 y actualizaciones)	Establecer lineamientos y acciones para garantizar la inclusión social, participación plena y eliminación de barreras para personas con discapacidad.	Obliga a integrar criterios de accesibilidad universal en obras públicas, programas de inclusión, transporte y movilidad. Reconoce a las personas con movilidad reducida como sujetos de especial protección.
Plan de Desarrollo Municipal 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”	Avanzar en equidad territorial, inclusión social y movilidad sostenible mediante programas estratégicos de infraestructura y bienestar.	Incorpora metas explícitas para mejorar accesibilidad física en el espacio urbano, prioriza poblaciones vulnerables, fomenta infraestructura peatonal accesible y transporte incluyente.
Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín – POT (Acuerdo 48 de 2014)	Ordenar la estructura urbana, regular el uso del suelo y planificar la expansión y renovación de la ciudad bajo criterios de sostenibilidad.	Establece la obligación de diseñar y construir espacio público accesible, andenes normativos, cruces seguros, rampas, continuidad peatonal y estándares de accesibilidad universal en infraestructura urbana.
Plan de Movilidad Segura 2013–2020	Reducir siniestros viales y mejorar la seguridad de todos los actores viales, especialmente peatones y ciclistas.	Reconoce a personas con movilidad reducida como peatones en condición de vulnerabilidad; promueve intervenciones para reducir riesgos, mejorar señalización, ampliar andenes y mejorar accesibilidad en cruces.
Plan Integral de Movilidad (PIM)	Regular la movilidad en la ciudad mediante estrategias de transporte sostenible, priorización del peatón y fortalecimiento del transporte público.	Introduce lineamientos para garantizar accesibilidad al sistema de transporte público (Metro, buses, estaciones, rutas alimentadoras) y para integrar diseños incluyentes en vías, estaciones y paraderos.

Normas Técnicas de Urbanismo y Espacio Público (Decretos municipales asociados al POT)	Definir estándares constructivos para vías, andenes, mobiliario urbano y obras públicas.	Incluyen parámetros obligatorios para rampas, pendientes, anchos mínimos de andenes, textura podotáctil, accesibilidad en paraderos y continuidad peatonal, beneficiando directamente a la población con movilidad reducida.
---	--	--

Fuente: elaboración propia

El tema de la locomoción libre también ha sido trabajado en la jurisprudencia. Por ejemplo, se destaca la sentencia T-304 del 2017, en la cual se reconoce la importancia de avanzar en planes de eliminación de barreras y adecuación de rampas con el fin de garantizar el desarrollo de rutas accesibles. Se plantea que es labor de los gobiernos municipales diseñar y mantener obras públicas que sean accesibles en andenes y cruces, peatonales, con el fin de integrar el tema de accesibilidad en los planes de desarrollo territorial, realizando además procesos de evaluación y seguimiento continuos que permitan verificar la continuidad en el tiempo de las medidas planteadas.

Sin embargo, la realidad es que existen importantes limitaciones ante la aplicación de los principios normativos que se han planteado a nivel nacional y en la ciudad de Medellín. Por ejemplo, L. Mejía (2014) habla de una implementación parcial o fragmentada, ya que muchas obras cumplen con una serie de normas aisladas, sin garantizar una continuidad de rutas accesibles, lo cual afecta la posibilidad de las personas para desplazarse entre diversos tipos de territorios. También hay un mantenimiento insuficiente de las medidas y una desarticulación entre las instituciones para mejorar temas de asignación de presupuesto y de priorización.

Otro problema importante que se señala en este tema de movilidad y accesibilidad es la cultura ciudadana, ya que muchas personas usan de manera inadecuada los andenes, obstruyen las rampas y afectan de manera considerable la manera en la cual las personas con movilidad reducida pueden hacer uso de los diversos espacios y apoyos que existen en el territorio (Alcaldía de Medellín, 2019). Por lo tanto, se puede decir que el tema de la locomoción libre es fundamental en la dignidad humana de las personas y en el desarrollo

de nuevos procesos mediante los cuales puedan integrarse efectivamente al territorio, sin sentirse excluidos de las políticas de desarrollo.

Por ello, en Colombia y en la ciudad de Medellín se ha avanzado de manera significativa en el diseño de normas y planes de desarrollo. Sin embargo, son más las limitaciones que se presentan en la cotidianidad, especialmente cuando se trata de zonas con altos indicadores de vulnerabilidad y con limitaciones en el fortalecimiento de una cultura ciudadana inclusiva, como es el caso de la Comuna 10. Teniendo en cuenta el análisis que se ha planteado, a continuación es importante reconocer los principios y enfoques que fueron integrados al Plan de Desarrollo 2016-2019 de la Ciudad de Medellín.

Enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019.

El Plan de Desarrollo Municipal 2016 -2019 “Medellín Cuenta con Vos” incluye una serie de fundamentos, principios y objetivos esenciales, además de programas y proyectos que tuvieron como finalidad mejorar las condiciones de vida de toda la población, a través de enfoques centrados en la acción pública, la integración de las necesidades de las comunidades y una visión centrada en los derechos humanos como ejes esenciales a través de los cuales se orientaban las líneas base y metas de la gestión municipal.

El plan se desarrolló partiendo de una contextualización sobre las diversas problemáticas que se experimentan en la ciudad de Medellín, asociadas con retos y necesidades que enmarcaban cambios significativos en la visión de la ciudad que se había venido construyendo en los últimos años. Se reconocía, por ejemplo, que desde la década de los 50 la ciudad se había consolidado como un centro industrial importante en el país, que había experimentado transformaciones urbanas aceleradas para responder a un crecimiento demográfico constante. En medio de esta situación, se evidenciaba también la ausencia de respuestas institucionales que fueran capaces de enfrentar las nuevas necesidades de poblaciones crecientes y de las realidades que se presentaban, enmarcadas en el desarrollo de procesos de internacionalización económica y globalización.

Posteriormente, en los años 80 Medellín fue azotada por la violencia, la inseguridad y el miedo, llegando a convertirse en una de las ciudades más peligrosas del mundo. La combinación de procesos de crecimiento capitalista, situaciones de inseguridad y violencia, además de una respuesta institucional limitada, generó como resultado desigualdades e inequidades que afectaron significativamente a las poblaciones más vulnerables. Esto cual generó en la ciudad una importante problemática social que ha sido preciso resarcir mediante planes y políticas públicas enfocadas en el desarrollo de procesos centrados en el desarrollo de infraestructuras, la resiliencia, la capacidad de transformación y la innovación. Principalmente, en la década de los 2000 se trabajó en nuevas estrategias y prácticas innovadoras de gestión pública y urbana, integrando enfoques para mejorar la seguridad no solo en la ciudad sino también a nivel nacional.

Se establecía en este plan, por tanto, un importante enfoque de resolver necesidades y problemáticas desde perspectivas que comprendieran al ser humano como un ser integral que requería del acceso a diversos tipos de recursos y servicios, con el fin de establecer procesos armónicos con los demás y con el territorio. Cabe tener en cuenta que el plan se orientó y aplicó en un contexto de posconflicto, en medio del cual era preciso reconfigurar la dignidad humana por medio de estrategias centradas en la reconstrucción del tejido social, la recuperación de la confianza ciudadana, la creación de entornos seguros, la ampliación del espacio público de calidad y la promoción de oportunidades equitativas para todos los habitantes.

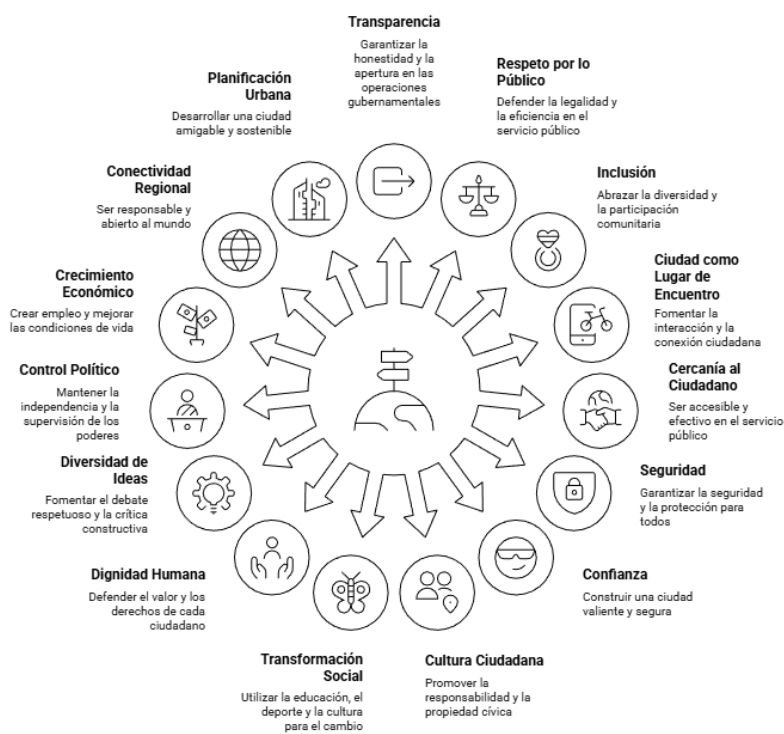
El plan se basó en la construcción de la confianza ciudadana como modelo esencial de una gestión pública que favoreciera mejores relaciones interpersonales e institucionales. Medellín Cuenta con Voz, por tanto, se implementaba con el fin de construir una ciudad equitativa y sostenible, una ciudad que fuera consciente de las capacidades de las personas, que potenciara las posibilidades de desarrollo y que mejorara la coherencia entre las oportunidades que ofrecía el territorio con la personalidad, el talante y las capacidades de cada individuo.

Para ello, esta política partió de reconocer la posibilidad de escuchar a los seres humanos desde perspectivas inclusivas y éticas, centradas en un compromiso ciudadano para recuperar la confianza. Se trabajó en procesos de seguridad integral a partir de la convivencia

y de la posibilidad de mejorar constantemente la dignidad de las personas, en la planificación del territorio y el diseño de proyectos urbanos integrales para mejorar constantemente la gestión del espacio público para todas las personas, sin importar sus limitaciones y discapacidades. A continuación, en la figura 1 se presentan los fundamentos, la visión y los principios esenciales en el desarrollo del Plan de Desarrollo 2016–2019.

Figura 5.

Principios esenciales del Plan de Desarrollo 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”



Fuente: elaboración propia

En particular, se destaca el programa “ser capaz: inclusión social de las personas con discapacidad”, en el cual se trabajó una oferta de servicios asociados con participación ciudadana y promoción de los derechos de las personas con discapacidad. El proyecto tenía la finalidad de contribuir a la garantía de los derechos de las personas con discapacidad mediante procesos de atención psicosocial, pero también con la adopción de acciones afirmativas en la ciudad que favorecieran la autonomía e independencia. Se trabajaba principalmente en temas de diseño universal y adecuación de los espacios públicos para que

las personas pudieran integrarse mejor al espacio, teniendo en cuenta que la locomoción se establecía como un intermediario importante en el desarrollo sociolaboral de las personas que sufren de algún tipo de discapacidad.

También se reconoce el proyecto “Mejoramiento Institucional y de la Infraestructura para la Inclusión Social”, cuyo objetivo fue fortalecer las capacidades de las instituciones para implementar acciones asociadas con temas como mantenimiento preventivo y correctivo de las estructuras físicas de los espacios sociales en la ciudad, y así mejorar temas de atención y accesibilidad en el caso de grupos poblacionales con discapacidad.

A continuación, se presentan los pilares centrales desde los cuales se promovía la atención a personas con discapacidad en el Plan de Desarrollo Municipal 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”:

Tabla 4.

Atención a las personas con discapacidad en el Plan de Desarrollo Municipal 2016–2019 “Medellín Cuenta Con Vos”

Enfoque	Objetivos para la población con discapacidad
Equidad social / “Medellín Digna”	Asegurar condiciones de vida digna, bienestar, inclusión social y reducción de desigualdades para población vulnerable, entre ellas personas con discapacidad.
Enfoque diferencial e inclusión social (sellos poblacionales)	Reconoce a personas con discapacidad como grupo priorizado — junto con jóvenes, mujeres, adultos mayores, etnias, etc. — para asegurar que las políticas municipales respondan a sus necesidades particulares.
Accesibilidad, movilidad y espacio público inclusivo	Promover infraestructura urbana, equipamientos, transporte y servicios que garanticen accesibilidad universal, para permitir la participación plena en la ciudad.
Participación ciudadana y democratización del espacio público	Impulsar la participación de grupos poblacionales vulnerables — incluidas personas con discapacidad — en la toma de decisiones, planificación de políticas, programas y en la construcción del espacio urbano.
Protección social y servicios de apoyo/integración	A través del programa específico Ser Capaz se busca brindar servicios de habilitación, rehabilitación, apoyo social, asistencia, integración familiar y comunitaria, orientados a mejorar calidad de vida y autonomía.
Sostenibilidad, equidad territorial y desarrollo integral	Integrar la atención a personas con discapacidad en un modelo de desarrollo urbano y social que promueva equidad territorial, acceso a oportunidades y bienestar

general, evitando exclusiones por zona, movilidad o condición.

Fuente: elaboración propia

Como se puede apreciar, en el Plan de Desarrollo “Medellín Cuenta con Vos”, el enfoque central para atender a la población con discapacidad fue el tema de la dignidad, el bienestar y la inclusión social. El reconocimiento de estas personas como un grupo priorizado, implicaba avanzar en procesos de infraestructura urbana y equipamientos que garantizaran una buena accesibilidad. La participación también se estableció como un componente esencial, como medio para brindar nuevos servicios e integrar a la población en dinámicas mediante las cuales fuera posible escuchar sus necesidades.

Sin embargo, la realidad es que a pesar de los enfoques, programas y proyectos asociados con el plan, se han venido estableciendo en los últimos años problemáticas de accesibilidad en entornos concretos que, de alguna manera, no han sido eficientemente integrados a las políticas de desarrollo centradas en la accesibilidad y el diseño universal. Este es el caso de la Comuna 10, en la cual se presentan afectaciones y obstáculos importantes para las personas con movilidad limitada. A continuación, se presenta un análisis concreto de dichas problemáticas.

Problemáticas de accesibilidad y movilidad para las personas con movilidad reducida en el caso específico de la comuna 10.

Se evidencia en diversos documentos que han venido analizando el tema de accesibilidad en la Comuna 10 una situación de desigualdad urbana que ha afectado la forma en la cual las personas se relacionan con el entorno, participan en el desarrollo de diversos servicios sociales, comunitarios y locales, transitan por las calles, consumen en los diversos puntos comerciales y se integran a las actividades recreativas. Principalmente, los estudios concuerdan en que se carece de una infraestructura que sea plenamente accesible y segura para todos los habitantes y visitantes del territorio con una movilidad limitada o algún tipo de discapacidad.

Patrick et al. (2023), por ejemplo, observan que las barreras identificadas no son fallas aisladas, sino que responden más bien a temas estructurales que se asocian con el desarrollo de modelos de consolidación urbana que han sido indebidamente acelerados para responder a las exigencias de la globalización y para suplir las demandas de una población creciente. Estos procesos de urbanización en la Comuna 10, además, han sido históricamente fragmentados, lo cual ha generado como resultado espacios en los cuales hay un gran flujo peatonal y de redes de transporte público, además de una serie de instalaciones recreativas, culturales e institucionales que no se han integrado eficazmente a planes de promoción territorial centrados en la dignidad humana y la calidad de vida.

El problema, explica Pino (2012), es que la infraestructura en estos contextos no se ha desarrollado a partir de procesos de urbanización que consideren criterios de accesibilidad universal y ajustes razonables. En particular, se encuentra que la Comuna 10 posee andenes demasiado estrechos, pendientes muy pronunciadas y sin ningún tipo de apoyo o ayuda para personas con movilidad reducida (L. Mejía, 2014). Además, se evidencia la instalación de un mobiliario urbano que no cuenta con criterios de educación estratégica (Brand & Leibler, 2012).

En la investigación de Echavarría (2019), por otro lado, se evidencia que existen pasos peatonales ininterrumpidos por desniveles y grietas, además de postes en mitad de las calles, registros instalados que no responden a una planificación integrada. También se evidencian rampas escalonadas, ausencia de pasamanos en las pendientes, falta de franjas, guías y texturas diferenciadas. Los cruces peatonales carecen de una buena señalización y de rampas con pendientes reglamentarias.

Además, se han observado vados inadecuados, rampas que tienen pendientes superiores a las permitidas, escaleras que no cuentan con elementos de advertencia y senderos deteriorados o sin continuidad (Posada, 2022). La comunidad 10 también presenta ausencia de equipamiento accesible e inmobiliario urbano. En cuanto al tema del transporte, se evidencia la ausencia de paradores accesibles en algunos puntos, todo lo cual demuestra la ausencia de una intervención integral y de consideraciones sobre el espacio que partan de

reconocer las percepciones y necesidades particulares de la población con movilidad reducida.

Estas afectaciones y obstáculos que se presentan en el espacio, explican Patrick et al. (2023), limitan los desplazamientos autónomos de la población y obliga a las personas a depender de terceros. Todos estos aspectos afectan el desarrollo de la inclusión, y generan una exclusión estructural que incide negativamente en la dignidad de las personas y en la construcción de sus proyectos de vida. También se afecta la posibilidad de acceder a oportunidades de trabajo, teniendo en cuenta que los desplazamientos se complican de manera significativa en la Comuna 10, debido a todas las limitaciones estructurales que han sido señaladas.

Para las personas que poseen una movilidad reducida, cada barrera que se presenta representa una dificultad física y una limitación para su participación social. Un escalón sin una advertencia, una rampa con pendiente excesiva, un cruce sin semáforo peatonal o un baño inaccesible, son elementos que afectan también la percepción de las personas sobre el entorno y sobre las posibilidades que tienen para establecer buenos procesos de integración con el espacio. A continuación, para sintetizar los hallazgos que se han presentado en este apartado, se muestra una tabla en la cual se muestran las principales categorías y barreras que se han identificado en la Comuna 10 para la accesibilidad, integración e inclusión de las personas con movilidad reducida.

Tabla 5.

Limitaciones y barreras en el espacio público en la Comuna 10

Categoría	Barreras identificadas	Descripción del impacto
Accesibilidad física en andenes y espacio público	• Andenes estrechos • Superficies irregulares o deterioradas • Obstáculos (postes, registros, mobiliario mal ubicado) • Falta de continuidad en rutas peatonales	Dificultan el tránsito autónomo, obligan a maniobras riesgosas y generan rutas inseguras para personas en silla de ruedas, adultos mayores o con ayudas técnicas.
Rampas y desniveles	• Pendientes superiores a norma- Rampas mal	Impiden el acceso seguro a equipamientos y aumentan el

	diseñadas o discontinuas • Ausencia de pasamanos en doble altura- Escalones sin advertencia táctil	riesgo de caídas; imposibilitan la circulación sin acompañamiento.
Señalización sensorial (visual y táctil)	• Ausencia de franjas guía • Falta de señalización táctil en escaleras y cruces- Señales visuales con bajo contraste	Afecta gravemente a personas ciegas o con baja visión, quienes no cuentan con guías fiables para desplazarse de manera autónoma.
Cruces peatonales y seguridad vial	• Falta de semáforos peatonales accesibles • Cruces sin rampas o mal nivelados • Vados en mal estado o inexistentes	Limita la movilidad segura entre manzanas, especialmente en una comuna con tráfico intenso y alto flujo peatonal.
Transporte público y paraderos	• Paraderos sin plataformas accesibles • Falta de rutas peatonales seguras hacia estaciones • Altura inadecuada entre bus y andén	Dificulta el uso autónomo del transporte, reduce opciones de movilidad sostenible y aumenta dependencia de terceros.
Baños y mobiliario accesible	• Inodoros sin barras de apoyo- Cabinas sin dimensiones adecuadas • Lavamanos altos o sin aproximación frontal	Impide el uso digno y autónomo de servicios sanitarios, especialmente en parques y espacios deportivos.
Equipamientos recreativos y deportivos	• Falta de mecanismos de ingreso accesible a piscinas • Escaleras sin pasamanos- Senderos irregulares o sin continuidad • Falta de sillas, zonas de descanso o espacios reservados	Limita la participación plena en actividades recreativas y deportivas, afectando inclusión social y bienestar.
Condiciones del entorno inmediato	• Pendientes pronunciadas en calles internas • Conexiones inadecuadas entre	Genera entornos hostiles para personas con movilidad reducida, afectando su derecho al uso del territorio.

	- espacio público y accesos privados • Señalización insuficiente para orientar el recorrido	
Gestión, mantenimiento e implementación normativa	• Incumplimiento de normas de accesibilidad • Falta de mantenimiento periódico- Intervenciones recientes sin criterios de diseño universal • Desarticulación entre proyectos	Las mejoras se vuelven parciales, discontinuas e insuficientes; no se consolidan rutas accesibles integrales.
Actitudes y cultura ciudadana (barreras sociales)	• Vehículos estacionados sobre andenes • Obstrucción de rampas- Bajo conocimiento sobre accesibilidad universal	Reproduce prácticas excluyentes que afectan la movilidad diaria de personas con discapacidad.

Fuente: elaboración propia

En conjunto, todas estas problemáticas generan como resultado afectaciones en la percepción de las comunidades con discapacidad y con movilidad reducida sobre los procesos de organización y desarrollo urbano de su ciudad. Por ello, es importante tener en cuenta las apreciaciones de Patrick et al. (2023), quien plantea que el hecho de que una persona ocupe y transite por un espacio físico no implica que esté totalmente integrado, ni que se sienta valorado. Esto es lo que ocurre en el caso de la Comuna 10, pues según la investigación elaborada por Restrepo (2017), los procesos de planeación no han tenido en cuenta las necesidades de las personas.

En la Comuna 10, la diversas barreras que se presentan en el entorno generan un mensaje negativo para las personas con movilidad reducida: que no están incluidas para habitar estos espacios. El hecho de que las aceras no estén adaptadas para sus necesidades, las obliga a transitar por las calles y exponerse a accidentes por el paso de carros y motocicletas. En este sentido, es importante tener en cuenta que no son solo las condiciones físicas de las personas las que inciden en sus procesos de inclusión, sino también los factores contextuales que los rodean, la forma en la cual la comunidad construye diversos

usos del espacio público centrados en el apoyo y en la posibilidad de mejorar las experiencias en el uso del espacio público.

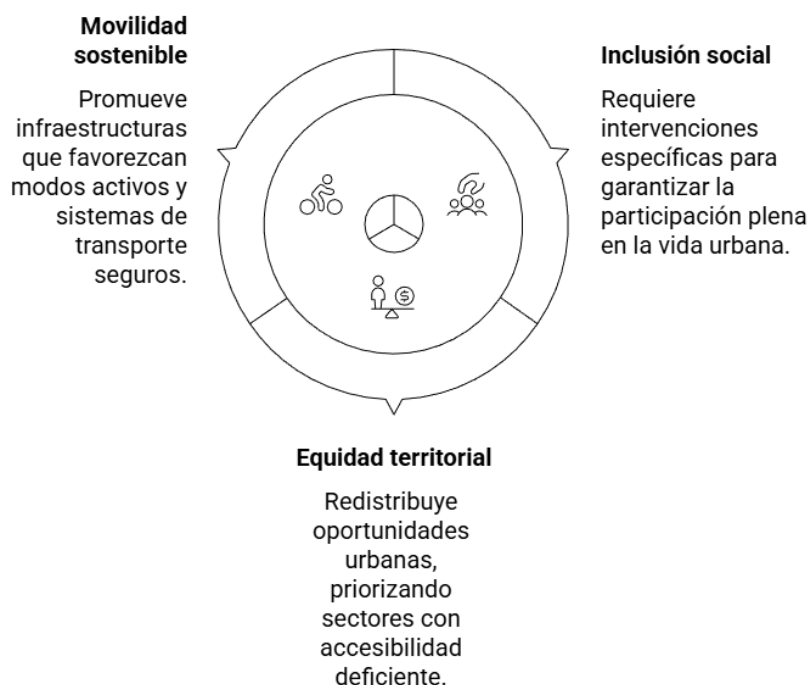
Estos aspectos contextuales es importante trabajarlos a partir de proyectos de planificación urbana, que tengan en cuenta al ser humano y las relaciones que se conforman entre las comunidades, considerando desde perspectivas integrales las percepciones que tienen las comunidades sobre su espacio. Por ello, a continuación se presentan lineamientos concretos que se pueden tener en cuenta para promover el desarrollo de procesos de intervención urbana centrados en las necesidades de las personas con movilidad reducida en la Comuna 10.

Lineamientos de intervención urbana que mejoren el tránsito, seguridad y autonomía de las personas con movilidad reducida

En este apartado, de acuerdo con el análisis que se ha planteado sobre temas de inclusión social, movilidad y problemáticas particulares sobre movilidad y accesibilidad que se presentan en la Comuna 10 de Medellín, es importante presentar y sustentar un conjunto de intervenciones urbanas integrales que permitan reducir las barreras físicas en este contexto. Lo anterior teniendo en cuenta que las personas con movilidad son uno de los grupos más afectados por temas y situaciones que se presentan en la Comuna 10, como discontinuidad de andenes, invasión del espacio público, mala construcción de rampas, difíciles condiciones y características topográficas de la zona.

Estos factores, además, se han venido asociando con el deterioro de los corredores urbanos, la congestión vial y peatonal, la dispersión de los vendedores ambulantes, el diseño histórico del centro comercial de la ciudad que no se acopló a las necesidades habitacionales de las personas y la coexistencia de múltiples usos del suelo. En este sentido, se plantean tres enfoques centrales para el desarrollo de los lineamientos: uno de inclusión social, el segundo de equidad territorial y el tercero movilidad sostenible. En la siguiente figura se presentan los componentes esenciales de estos enfoques:

Figura 6.
Enfoques de los lineamientos propuestos



Fuente: elaboración propia

Las líneas estratégicas de intervención se presentan a continuación, en la tabla 6.

Tabla 6.
Líneas estratégicas de intervención

Línea Estratégica	Descripción	Acciones	Objetivos
Mejoramiento de infraestructura peatonal	Intervenciones físicas que garanticen continuidad, accesibilidad y seguridad en andenes, corredores y cruces.	• Ensanchamiento y nivelación de andenes. • Construcción de rampas universales. • Eliminación de obstáculos. • Recuperación de andenes invadidos.	Garantizar movilidad autónoma y accesible para personas con movilidad reducida.
Seguridad vial inclusiva	Adaptación de infraestructura y señalización vial para	• Cruces seguros con tiempos semafóricos ampliados.	Reducir riesgos viales y mejorar la circulación segura

	mejorar la seguridad de peatones vulnerables.	• Señalización accesible. • Medidas de tráfico calmado. • Iluminación peatonal. • Corredores seguros hacia estaciones SITVA.	en sectores de alto flujo.
Gestión y ordenamiento del espacio público	Organización del uso del espacio público para evitar ocupaciones indebidas y facilitar la movilidad peatonal.	• Regulación del comercio informal. • Corredores peatonales prioritarios. • Espacios de descanso accesibles.	Asegurar el libre tránsito y mejorar la comodidad y seguridad en el espacio urbano.
Accesibilidad en el transporte público	Mejoras en paraderos, rutas y operación del transporte para garantizar el acceso universal.	• Paraderos accesibles. • Capacitación a conductores. • Rutas accesibles hacia equipamientos clave.	Integrar a las personas con movilidad reducida al sistema SITVA y mejorar su desplazamiento intermodal.
Sistemas de información accesible	Herramientas de orientación, comunicación y señalización que permitan desplazamientos autónomos.	• Mapas táctiles. • Aplicaciones con información accesible.	Facilitar la orientación, seguridad y autonomía durante los desplazamientos.
Participación ciudadana y auditoría urbana	Estrategias para incluir a personas con discapacidad en planificación y control urbano.	• Mesas de accesibilidad comunal. • Caminatas exploratorias. • Auditorías participativas de andenes.	Garantizar que las intervenciones respondan a necesidades reales y fortalecer el ejercicio de derechos urbanos.

Fuente: elaboración propia

Es importante, por otro lado, alinear estas estrategias con los principios y enfoques planteados en el Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos 2016-2019, como se muestra a continuación:

Tabla 7.

Relación de los lineamientos estratégicos con los principios del Plan de Desarrollo Medellín Cuenta con Vos 2016-2019

Línea Estratégica	Equidad e inclusión social	Enfoque territorial	Participación y corresponsabilidad	Transparencia y buen gobierno	Sostenibilidad y movilidad sostenible	Innovación
Mejoramiento de la infraestructura peatonal	Garantizar el desarrollo de la accesibilidad universal para población con movilidad reducida.	Priorización de las zonas críticas de la Comuna 10.	Se establecen un ejercicio en el cual las mismas comunidades identifican puntos inseguros y zonas de priorización.	Permite un seguimiento público a las obras.	Reduce la dependencia de estudios externos y mejora la participación de la comunidad para promover la calidad de los recorridos peatonales.	Uso de nuevos materiales y diseños accesibles.
Seguridad vial inclusiva	Protege a poblaciones vulnerables que se encuentran más expuestas a diversos tipos de accidentes.	Se trabaja en intervenciones focalizadas en los corredores que tienen mayor accidentalidad.	Con la comunidad se establecen caminatas exploratorias para identificar riesgos.	Publicación de datos e intervenciones.	Fomenta una movilidad segura y sostenible.	Tecnologías para semáforos inteligentes y señalización.
Gestión y ordenamiento del espacio público	Garantiza el libre tránsito en la Comuna y recupera espacios esenciales para el peatón.	Se orienta una adecuación diferenciada según dinámicas comerciales y residenciales.	Trabajo con comerciantes y residentes.	Reglamentos claros que sean comprensibles para toda la comunidad y fiscalización participativa.	Optimiza uso del suelo y reduce congestión.	Urbanismo táctico y soluciones experimentales.

Accesibilidad en el transporte público	Se fortalece la inclusión al sistema SITVA.	En este punto es clave conectar barrios, estaciones y equipamientos prioritarios.	Los mismos usuarios aportan información sobre barreras en rutas, de acuerdo a sus experiencias concretas.	Se mejora la veeduría del sistema de transporte.	Se promueve el transporte público sobre el privado.	Implementación de paraderos y flotas más accesibles.
Sistemas de información accesible	Permite favorecer la orientación y autonomía en el caso de personas con discapacidad	Es clave generar una información adaptada a recorridos propios de la comuna.	Cocreación de señalización con la comunidad.	Datos abiertos sobre accesibilidad.	Facilita una movilidad eficiente y reduce tiempos de desplazamiento.	Mapas táctiles, app, sistemas de información accesibles.
Participación ciudadana y auditoría urbana	Es preciso avanzar en el reconocimiento de la población con discapacidad como actores urbanos.	Trabajar en el desarrollo de diagnósticos barriales participativos.	Conformación de mesas de accesibilidad y auditorías ciudadanas.	Fortalece control social y rendición de cuentas.	Promueve apropiación del espacio público sostenible.	Nuevas metodologías de evaluación colaborativa.
Cultura inclusiva	Promover el desarrollo de ejercicios de sensibilización sobre las necesidades de las personas con movilidad reducida	Fomentar procesos de comprensión, solidaridad y construcción conjunta de visiones sobre el espacio	Integración de la comunidad en espacios de reunión y socialización de experiencias	Se mejora el desarrollo de una acción colaborativa, esencial en los procesos de mejora	Ayuda a comprender problemáticas concretas que se presentan en el entorno, para construir colaborativamente	Fomentar nuevas visiones sobre la comuna que se quiere construir y en la cual se quiere vivir

A través de las líneas de intervención que se han planteado, es posible generar impactos importantes en la Comuna 10 que permitan mejorar la continuidad peatonal, reducir tiempos de desplazamiento, incrementar la autonomía de las personas, fortalecer temas asociados con la seguridad y reducir la segregación espacial y social. Por otro lado, es importante avanzar en el desarrollo de estas estrategias como medio para fortalecer la efectividad del transporte a través de mejores accesos, además de avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible que centrado en los peatones, teniendo en cuenta las diferencias individuales y características particulares. De esta manera, es posible avanzar en el desarrollo de una mejor experiencia urbana en la comuna 10 de Medellín como un territorio cada vez más accesible e inclusivo.

Avance en el desarrollo de medidas para mejorar la libre locomoción: el caso del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere”

En el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere” se siguen contemplando medidas asociadas con la inclusión de personas con discapacidad, ya que es uno de los elementos esenciales para la promoción del desarrollo sostenible en un marco de igualdad y equidad de derechos. Sin embargo, se sigue careciendo de la orientación de estrategias y medidas específicas para promover temas asociados con la libre locomoción y la movilidad en las diferentes comunas de la ciudad. Se trabaja principalmente en temas de movilidad urbana, que ha sido considerada como un pilar esencial en la infraestructura y desarrollo, priorizando la ampliación de la infraestructura vial para facilitar la movilidad de todos.

La integración de los sistemas de transporte a través del Metro y de Metroplus incorpora diversos elementos de accesibilidad, dentro de los cuales se destacan rampas, señalización y espacios adaptados para movilidad reducida. Se reconoce en el Plan la importancia de generar oportunidades para personas con discapacidad, con el fin de mejorar su calidad de vida e inclusión social. Sin embargo, no se detalla concretamente cómo se materializan las medidas de accesibilidad asociadas con la libre locomoción, especialmente en el caso de las zonas más vulnerables de la ciudad. Nuevamente, la efectividad del plan

depende de la ejecución concreta de programas, inversiones y políticas municipales que no se detallan por lo menos en lo que respecta al tema de la libre locomoción.

Si bien se reconoce la importancia de la inclusión y la accesibilidad, y se incluyen metas y objetivos generales, hace falta tratar con mayor especificidad temas asociados con temas como la infraestructura accesible, eliminación de barreras en el transporte público y posibilidades para que las personas puedan hacer uso de los espacios públicos que hacen parte de las comunas de una manera integral. Tampoco en este plan se han desarrollado estudios específicos sobre temas de movilidad y locomoción en la comuna 10 para personas con diversos tipos de discapacidad o movilidad reducida.

A continuación, se presenta una análisis del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere” en lo que respecta a temas de avances y desafíos pendientes sobre accesibilidad y libre locomoción para personas con movilidad reducida.

Tabla 8.
Avances y desafíos pendientes en el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, “Medellín Te Quiere”

Aspecto	Avances	Desafíos pendientes
Participación ciudadana	Se ha trabajado en el desarrollo de espacios de diálogo con poblaciones diversas, incluida la discapacidad, durante la formulación y discusión del plan.	Es preciso fortalecer la participación continua y el monitoreo por parte de las organizaciones de personas con discapacidad para asegurar que sus necesidades específicas se traduzcan en acciones concretas.
Movilidad urbana e infraestructura	Proyectos estratégicos como mejoras en malla vial, infraestructura vial urbana, puentes y corredores pueden facilitar desplazamientos más seguros para todos, incluidas personas con movilidad reducida.	Aún existen barreras físicas en el entorno urbano que no están completamente abordadas por las inversiones planificadas.
Transporte público accesible	La legislación y normativa vigente exige que el transporte público incorpore mecanismos de accesibilidad (rampas, plataformas y espacios para sillas de ruedas). Muchos sistemas	La accesibilidad real del transporte integrado sigue siendo desigual y no considera diversos tipos de discapacidades, así que no todos los vehículos o rutas cuentan con adaptaciones suficientes ni se

		como Metro y Metroplús ya lo implementan según diseño.	cumple la proporción normativa completa de buses adaptados.
Innovación y soluciones tecnológicas	y	Existen iniciativas vinculadas al plan a través de aliados como <i>Ruta N</i> y <i>Toyota Mobility Foundation</i>) para desarrollar soluciones de movilidad inclusiva enfocadas en mejorar la primera y última milla para personas con movilidad reducida.	La integración de estas soluciones aún está en etapa de convocatoria y desarrollo, por lo que el impacto concreto en la accesibilidad cotidiana todavía está por verse.

Fuente: elaboración propia

En un recorrido por la Comuna 10, se evidencian situaciones que evidencian limitaciones en el uso de las medidas desarrolladas para favorecer la inclusión y la movilidad. Por ejemplo, en la siguiente imagen se evidencia a un grupo de personas ciegas, que a pesar de que van por la loza táctil no la usan porque van acompañados de guías:

Figura 7.

Personas ciegas que no usan las lozas táctiles

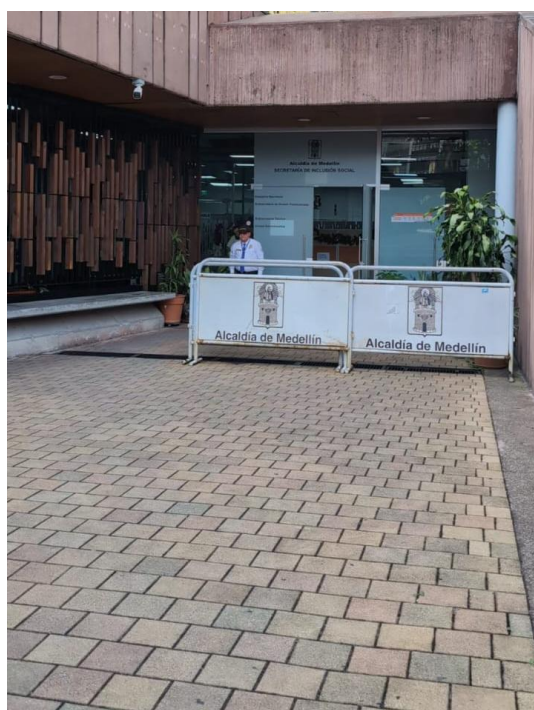


Fuente: Fotografía tomada en el Distrito La Alpajurra (Medellín, Colombia)

A continuación, se muestra un recorrido hacia la Secretaria De Inclusión Familiar y Derechos Humanos, el cual no tiene guía táctil para ingresar a sus instalaciones, a pesar de que esta secretaria es la encargada del tema de discapacidad.

Figura 8.

Falta de guías táctiles en la Secretaria De Inclusión Familiar y Derechos Humanos



Fuente: Fotografía tomada en el Distrito La Alpajurra (Medellín, Colombia)

Sin embargo, se han evidenciado algunos avances importantes que se han generado en el espacio público. Por ejemplo, en el Distrito La Alpajurra se han instalada semáforos sonoros, y una voz es la que avisa a las personas con discapacidad visual el cambio del semáforo. Esta tecnología es útil para mejorar la accesibilidad y la inclusión, ya que proporciona información adicional, generando un indicio claro de cuándo es seguro cruzar, incluso sin que las personas deban ver los símbolos tradicionales.

Figura 9.
Semáforos inclusivos en el distrito La Alpajurra



Fuente: Fotografía tomada en el Distrito La Alpajurra (Medellín, Colombia)

La visibilidad de las señales y la utilización de números en la pantalla ayuda a que las personas con dificultades auditivas también puedan comprender la información. Estos semáforos dan cuenta de un avance que se ha desarrollado hace poco en la ciudad y que muestran reconocimientos importantes sobre la situación que viven personas con diversos tipos de discapacidad. Es clave, por tato, seguir avanzando en este sentido para fortalecer el derecho a la libre locomoción en la ciudad.

Conclusiones

En la presente investigación se planteó como objetivo analizar cómo las barreras físicas que enfrentan las personas con movilidad reducida en sus desplazamientos dentro de la comuna 10 de Medellín afectan su derecho a la libre locomoción, teniendo en cuenta los enfoques de inclusión, equidad territorial y movilidad sostenible establecidos en el Plan de Desarrollo 2016–2019. Para ello, es importante tener en cuenta que las barreras físicas y urbanistas que enfrentan en su cotidianidad las personas con movilidad reducida en la Comuna 10, generan como resultado afectaciones en el derecho a la libre locomoción.

Como se ha visto en la presente investigación, la libre locomoción es un tema integral que no se vincula únicamente a temas de movilidad y uso del espacio, sino también al acceso a oportunidades, promoción de dignidad humana y desarrollo de un proyecto de vida. El problema es que este derecho es vulnerado de manera sistemática a pesar de avances normativos y de continuos procesos de transformación del espacio en la ciudad. Existen dificultades que van más allá de los procesos de planeación territorial, debido a las difíciles características topográficas de las comunas, las cuales se encuentran ubicadas en zonas montañosas con elevados gradientes de pendiente, accesos restringidos, tejido urbano denso y una configuración vial que históricamente no fue diseñada para garantizar accesibilidad universal.

A pesar de que se cuenta con un buen marco jurídico y con soportes relevantes en la constitución política, como la Ley 1618 de 2003 y la Política Pública de Discapacidad, en la práctica de la materialización efectiva de los derechos se encuentran limitaciones significativas no solo en temas de planeación urbana, sino también en temas asociados con la cultura ciudadana y la gestión del espacio público. La Comuna 10 presenta un conjunto de barreras críticas que se relacionan con falta de señalización, andenes deteriorados, obstáculos permanentes y pendientes excesivas que afectan al desplazamiento de las comunidades y profundizan una serie de desigualdades e inequidades al limitar el acceso a diversos servicios y oportunidades.

La movilidad, por tanto, se convierte en un problema territorial que es preciso trabajar a partir de enfoques como los que se han planteado en el Plan de Desarrollo 2016-

2019, “Medellín Cuenta con Vos”, en el cual se ha partido de reconocer un enfoque humano centrado en la dignidad y en la promoción de las capacidades de las personas. Sin embargo, las dificultades de un territorio que alberga una gran cantidad de negocios, centros históricos y culturales, generan unas dinámicas de congestión en el espacio público. Esta situación obliga a pensar en estrategias focalizadas para la Comuna 10, en las cuales se plantee una intervención integral que combine temas de infraestructura sostenible, gestión cultural y educativa para ciudadana.

La anterior es esencial para visibilizar nuevos enfoques de accesibilidad como un elemento multidimensional que demanda la cooperación interinstitucional, pero que exige también como principio esencial promover la participación y la integración de las comunidades en el desarrollo de las políticas públicas. Avanzar en el desarrollo de una ciudad más inclusiva implica comprender la accesibilidad no solo como un beneficio, sino como un derecho y principio estructural del desarrollo humano y del fortalecimiento de las estructuras urbanas. Por tanto, se reconoce la necesidad de profundizar políticas de accesibilidad universal que integren nuevos mecanismos de evaluación permanente y de participación ciudadana, con el fin de garantizar que las intervenciones respondan realmente a las necesidades de los territorios, permitan identificar oportunamente brechas y barreras emergentes, y promuevan transformaciones sostenibles que fortalezcan la equidad, la movilidad segura y la calidad de vida de los habitantes.

Recomendaciones

A continuación, se presentan las principales recomendaciones para mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho a la libre locomoción en la Comuna 10 de Medellín.

- Trabajar en el desarrollo de un plan integral de accesibilidad urbana para la Comuna 10, que priorice la intervención de aquellos sectores que tienen mayor presencia de barreras físicas para personas con movilidad limitada, considerando las características topográficas de la zona.
- reconocer los usos negativos que se han hecho en el espacio público en la Comuna 10 que han dejado como resultado andenes deteriorados y obstáculos permanentes que no hacen parte como tal de la infraestructura sino de prácticas sociales que limitan la movilidad. Reconocer estos aspectos es esencial para promover nuevas estrategias que partan de una percepción más integral sobre las problemáticas que se presentan en la zona.
- Adoptar estrategias de movilidad sostenible incluyentes, pues es clave que las estrategias asociadas con la mejora del espacio urbano estén integradas a enfoques que promuevan un transporte público accesible, que incluya la ampliación de espacios peatonales y rutas de transporte complementario.
- Implementar programas permanentes de cultura ciudadana, pues es preciso trabajar en procesos de sensibilización para que las personas dejen de cometer prácticas negativas en el espacio público como la instalación de comercio informal en zonas de circulación, ocupación de rampas y estacionamiento en andenes.
- Promover la participación activa de personas con discapacidad en las decisiones territoriales. También es esencial que las comunidades sean tenidas en cuenta, a partir de un análisis sobre sus percepciones y experiencias, de tal manera que los diagnósticos y las orientaciones de las políticas públicas sean coherentes con sus visiones sobre el espacio y el territorio.
- Desarrollar programas de formación para funcionarios y actores urbanos. Es preciso trabajar en procesos de gestión del conocimiento que ayuden a mejorar la forma en

la cual se concibe la diversidad y se establecen medidas para reducir las barreras que experimentan las personas con movilidad negativa, socializando casos de éxito que se han desarrollado en otras ciudades y en otros países.

Referencias

- Acosta, L., Arias, A., Ávila, A., & Barría, N. (2023). Sistemas de movilidad urbana: un reto para los estudiantes con discapacidad de la Universidad Tecnológica de Panamá en la ciudad de Panamá. *Retos* *XXI*, 5(3), 33–56.
<https://revistaseug.ugr.es/index.php/RETOSXXI/article/view/25294>
- Alcaldía de Medellín. (2019). *Guía de comunicación inclusiva y accesible*.
<https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/NuestroGobierno/Publicaciones/SharedContent/Documentos/2022/ManualAccesibilidad2022.pdf>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Alianza Editorial.
- Brand, P. C., & Leibler, L. (2012). Movilidad e inclusión social : la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. *Bulletin de l'Institut Français d'études Andines*, 41(3), 363–387.
- Caiza, L. A. J., Mestre, G. U., Andino, J. R. A., & Chela, C. O. F. (2022). Development of basic motor skills of locomotion in physical education classes for primary education. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(3), 3370–3387.
- Casapino Espinoza, C. A., & Palomino Salazar, H. (2021). Accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en la Plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del Centro Histórico del Cusco. *Arquitek*, 20, 83–92.
<https://doi.org/10.47796/ra.2021i20.554>
- Cuadros Carvajal, A. M., & Cuartas Castrillón, L. M. (2017). Políticas de Accesibilidad en la Ciudad de Medellín: ¿Supuesto o realidad? *Revista Senderos Pedagógicos*, 3(3), 51–57.
<https://doi.org/10.53995/sp.v3i3.26>
- Echavarría, S. (2019). *Percepción subjetiva de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019*. Universidad EAFIT.
- Garduño-Bonilla, I., Martínez de Velasco y Arellano, E., & Laureano-Cruces, A. L. (2021). Dispositivo de movilidad urbana para usuarios de sillas de ruedas en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). *Revista De Ciencias Tecnológicas*, 4(4), 365–387.
<https://doi.org/10.37636/recit.v44365387>

- Herrán, C. (2012). Los parques lineales como nueva modalidad de espacio público inclusivo en la ciudad de Medellín. *Sistemas y Telemática*, X(22), 159–166.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=411534390016%0ACómo>
- Mejía Bohórquez, E., Jaramillo López, J. F., Restrepo Aristizábal, S., Gutiérrez Posada, V., & Maya Cadavid, L. M. (2014). DISEÑO INCLUSIVO. Comunicación para personas con discapacidad visual aplicada al punto de venta. *Publicidad*, 3(1), 102–141.
<https://doi.org/10.18566/publicidad.v03n01.a06>
- Mejía, L. (2014). Art as a tool of communication for social change: the case of Medellín. *Cambio Social*, 3(4), 59–74.
- Mejía, M. (2022). Accesibilidad e inclusión: derecho a una ciudad para todas las personas en situación de discapacidad. *Revista Doctrina Distrital*, 2(02), 98–117.
- Mejía Parra, M. R. (2022). Accesibilidad e inclusión: derecho a una ciudad para todas las personas en situación de discapacidad. *Revista Doctrina Distrital*, ISSN-e 2745-2719, Vol. 2, Nº. 2, 2022 (Ejemplar Dedicado a: Discusiones Actuales En Materia de Urbanismo - ISSN 2745-2719 -), Págs. 98-117, 2(2), 98–117.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9086966&info=resumen&idioma=SPA%0Ahttps://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9086966>
- Monterrosa, J., Trujillo, V., & Zuluaha, V. (2021). Proyecto Límites Papagayo: Reflexiones sobre el diseño inclusivo y el espacio público. *Integración Social*, 3(4), 44–56.
<https://doi.org/https://doi.org/10.53972/RAD.etrads.2021.2.29>
- Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M., & McKinnon, I. (2023). *Diseño Inclusivo y Accesibilidad en Medellín, Colombia. Casos de estudio de infraestructura inclusiva AT2030*.
- Personería de Medellín. (2016). *Informe sobre la situación de derechos humanos en la ciudad de Medellín: Vigencia 2016*.
- Pino, N. (2012). *Accesibilidad integral en los espacios públicos de la comuna 15 de Medellín*. Escuela de Ingeniería de Antioquia; Universidad CES.

- Ponce, K. (2023). Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú. *Revista de Climatología*, 23, 114–125. <https://doi.org/10.59427/rcli/2023/v23cs.114-125>
- Posada, L. (2022). *El diseño del espacio y el equipamiento urbano como contribuyente de bienestar para el adulto mayor en la ciudad de Medellín* Luz Marina Posada Gómez Trabajo de grado presentado para optar al título de Antropóloga Tutor Darío Banco Arboleda , Doctor (PhD. Universidad de Antioquia.
- Restrepo, J. (2017). *Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín*. Universidad de Manizales.
- Rodriguez, L., Londoño, Y., & Jaramillo, S. (2020). Estudio De Accesibilidad De Personas Discapacitadas O Con Movilidad Reducida Al Medio Físico Y Virtual De Instituciones De Educación Superior En Colombia. *Revista de Educación Inclusiva*, 13(1), 1–20.
- Ulloa, C. M. (2010). El derecho fundamental de la libre locomoción. *Derecho y Realidad*, 31–47.
- Vega, P. (2022). *Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos*.
- Vidal, D. (2024). *Cultura inclusiva en una institución educativa de Medellín : articulación entre políticas y prácticas* Daniela Vidal Bastidas Trabajo de investigación para optar al título de Magíster en Educación Tutor Rodrigo Arturo Jaramillo Roldan , Doctor (PhD) en C. Universidad de Antioquia.
- Villegas, D. F. (2022). Derecho a la libre locomoción de adultos mayores: una mirada en el contexto del SARS-CoV-2. *Nuevo Derecho*, 18(30), 1–18. <https://doi.org/10.25057/2500672x.1445>